LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ÉTRANGER. — 40 fr.

24 Janvier 1903. — N° 228.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché Cordonnier.) M. Champion. Le baron du Bellet.

AU CERCLE DES PATINEURS

Les occasions de se livrer au patinage en plein air sont rares sous le climat de Paris; aussi, dès que le vent se met au nord, les fervents du patin consultent-ils avec anxiété les oscillations du thermomètre. C'est toujours le lac du Cercle des Patineurs, au Bois de Boulogne, qui est le premier pris, et c'est ainsi que les membres de ce club select ont été les seuls, la semaine dernière, à pouvoir se livrer à leur sport favori. Notre photographe a pu saisir samedi sur la glace, la baronne Henri de Rothschild, le baron Jean Roissart du Bellet et M. Champion.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Le Grand Prix de Nice,
par Franc-Picard.

Le Cross des coureurs cyclistes,
par Géo Lefèvre.

Les Lyonnais à Paris,
par André Foucault.

etc., etc.

Trois Chiffres Édifiants

Sait-on quels sont au commencement de cette nouvelle année les tirages de nos trois publications?

Les voici :

Femina	**92 000 exemplaires.**
Musica.....	**48 000 exemplaires.**
La Vie au Grand Air...	**38 000 exemplaires.**

De tels chiffres se passent de commentaires. Ils prouvent plus que tout vain discours le succès des publications de la Maison PIERRE LAFITTE et Cie.

PRIME A NOS ABONNÉS

Rappelons que nos abonnés ont droit à :

1° Un carton protecteur
permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : *inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre,* **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

2° Une carte routière de la France
1m,30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1/800 000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Étranger).*

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,
la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leur femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

4° Dix lignes dans les Petites Annonces,
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

6° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

NOTRE SALLE D'EXPOSITION

Malgré le mauvais temps, la ***Salle d'Exposition*** que nous avons ouverte au 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée, est toujours très animée.

On y vient examiner :

Les gravures de la ***Vie au Grand Air***, de ***Femina*** et de ***Musica***; les livres pratiques concernant le sport; les cartons relieurs pour nos trois revues et les collections reliées de nos trois publications; de nombreuses séries de cartes postales les plus curieuses, les plus intéressantes et les plus nouvelles.

On peut y déposer les demandes d'abonnement et prendre connaissance des nombreuses primes sportives ou féminines offertes aux abonnés.

Entrée libre pour nos abonnés et lecteurs.

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto*.

LES ÉDITEURS.

Le départ du Challenge Lemonnier, au rond-point de Montreuil, à Versailles (14 janvier).

Le Prix Lemonnier

Tout comme l'an dernier, l'entraînement des équipes qui se préparent en vue du Cross national de mars prochain, a été interrompu par la course sur route du prix Lemonnier, organisée par le Racing-Club de France, qui a réuni le 14 janvier l'élite des coureurs de fond de la région parisienne. Le spectacle qui s'est déroulé ce matin-là, sur les 13 kilomètres de la voie classique qui relie Versailles à Paris, restera inoubliable pour les privilégiés qui ont pu la suivre, trop rares, dans les meilleures conditions, sur une automobile de solide et brillante prestance.

Tout fut intéressant dans la pièce sportive jouée en notre présence. D'abord, comme prologue, le joyeux tohu-bohu de l'avenue de Paris, avec la foule juvénile encombrant les vestiaires installés un peu partout autour du rond-point de Montreuil; la distribution mouvementée des numéros d'ordre, la prise d'assaut du camion automobile qui transporte à la Croix-Catelan les vêtements des concurrents et sera littéralement « semé », poids lourd à la marche tranquille, par les stayers aux jambes agiles.

Enfin, voici l'instant solennel. Au carrefour de Montreuil, une douzaine de voitures automobiles, quelques cavaliers, cinq cents spectateurs, — il fait frisquet! Sous le ciel gris bleuté, dans le cercle des vieux arbres

Les concurrents portent leurs vêtements de rechange à l'omnibus automobile qui les leur transportera à l'arrivée, moins vite que le peloton de tête.

Un vestiaire improvisé sur l'avenue de Saint-Cloud.

dépouillés qui contemplèrent tant de spectacles imposants, cent cinquante et un jeunes gens sont alignés sur plusieurs rangs, groupant les maillots aux couleurs de leurs clubs, les yeux fixés sur la descente et la remontée de la côte de Picardie, toute boueuse et glauque, encadrée d'un double ruban sombre, le public sportif. Les amateurs d'instantanés s'en donnent à « déclique veux-tu ».

10 heures 55. Un coup de pistolet. L'imposant peloton s'ébranle, les lignes de couleurs uniformes se brisant bientôt, se mêlant en un hétéroclite et pittoresque damier animé. Une courte dévalée et puis déjà la pente semble dure à certains qui s'époumonnent vite et ont trop préjugé de leurs moyens. A grand renfort de corne, notre voiture fait sa trouée. Nous voici sur le peloton de tête mené au sommet de cette fameuse côte de Picardie, l'effroi des cyclistes néophytes, par deux stadistes dont les maillots bleu sombre disparaîtront bientôt.

A nouveau une longue descente conduisant vers Ville-d'Avray. Le crack racingman, de Fleurac, mène à vive allure, éclaboussant de boue le groupe de Montrougiens : Bouchard, Ragueneau et Dumas, qui s'en vont dans sa foulée. Les 3 kilomètres 200 de Versailles au restaurant Cabassud sont couverts en 11 m. 50.

Après l'église, quand il s'agit de gravir la montée de Ville-d'Avray, trois hommes restent seuls dans la course. De Fleurac, toujours en tête, va de son allure de pur sang au mieux de sa forme, surveillé de près par Ragueneau plus ramassé, plus robuste, mais moins élégant. L'autre Montrougien, le jeune Bouchard, agite ses bras avec lassitude. Il va être lâché.

Jusqu'au passage à niveau de Saint-Cloud — 8 kilomètres environ en 28 minutes — les deux rivaux restent ensemble. Mais, là, un clou malchanceux qui perce sa chaussure, oblige Ragueneau à s'arrêter. Il perd 20 mètres qu'il ne pourra rattraper, de Fleurac continuant de plus en plus vite, la tête haute, les poings au corps, le torse en avant, en foulées puissantes, acclamé par la foule accourue sur le passage du vainqueur, transformant la fin du trajet en une voie triomphale, aux acclamations sans cesse renouvelées par la descente de Suresnes, les allées dénudées du Bois de Boulogne, et le tour de piste final à la Croix-Catelan.

En tout état de cause, et malgré l'incident fâcheux survenu au passage à niveau de St-Cloud, il est certain que le vainqueur du Cross national, handicapé par son service militaire, n'aurait pu battre de Fleurac, supérieurement entraîné en ce moment. Montrouge s'est consolé en prenant les trois places d'honneur, avec Ragueneau, Bouchard et Bouillet, et en emportant pour un an le superbe challenge institué en souvenir du regretté André Lemonnier. La Société Athlétique de Montrouge a bénéficié, en la circonstance, d'un entraînement aussi judicieux que sévère. La leçon est dure pour le Racing-Club de France. Souhaitons qu'elle lui profite et qu'il nous fournisse, par un travail suivi, les saines émotions d'une lutte acharnée avec son vainqueur de la veille, lors du prochain Cross national.

L'équipe du Racing-Club

Avant le départ.

De Fleurac (R.-C.), arrive 1er sur le terrain du Racing-Club.

Entrée de De Fleurac, premier arrivé ; sur la piste de la Croix Catelan.

Comme on le voit, ce ne sont pas les photographes qui manquent aux réunions sportives.

Derrière les deux grandes équipes, les places suivantes — il y avait douze clubs en présence — ont été prises par la jeune Union Athlétique Clodoaldienne et le vieux Stade Français, qui pourraient bien causer des surprises lors la grande épreuve de mars.

Encore quelques chiffres: 121 coureurs ont terminé le parcours. Le temps du vainqueur, 45 m. 4/5, est loin de celui de Ragueneau qui, en 1902, avait fait 42 m. 49 s. 3/5. Il y avait cette fois 300 mètres de plus et la route était dans un état déplorable.

Agé de vingt-six ans, de Fleurac résume un admirable type d'athlète qui frise la perfection. D'attaches fines et souples, sans une once de chair superflue, très en muscle, son corps harmonieux supporte une tête fine et expressive qui mettrait le ciseau et le burin aux mains du sculpteur et du graveur les plus difficiles dans le choix de leurs modèles. J'ai vu des coureurs plus puissants, jamais plus élégants.

De Fleurac a débuté en 1895 sous les couleurs de l'Association Athlétique du Lycée Janson. L'année suivante, il gagne le Cross interscolaires, s'entraîne très sérieusement et fait une magnifique campagne. Les vieux racingmen n'ont pas encore oublié sa performance magnifique dans le Grand Steeple, où il menaça jusqu'aux 50 derniers mètres Soalhat, considéré à cette époque comme imbattable sur cette distance de 4.000 mètres. Toujours en 1896, il remporte le championnat interscolaires de 1.500 mètres, et se classe très honorablement dans le Championnat de France. Un peu surmené, il se repose la saison suivante, et ne court que le Cross national où, sans aucun entraînement, il se classe seizième! S'engageant en 1897, il n'est rendu au sport qu'en 1901. Le Racing-Club de France fait de nouveau appel à ses moyens, et depuis lors, il figure brillamment partout où les couleurs bleu-ciel et blanc sont engagées. Ses plus belles courses sont le Championnat de steeple-chase, où il a triomphé depuis deux ans ; le Roosevelt et la magnifique résistance qu'il opposa à Shrubb, le célèbre coureur de fond anglais, lors du déplacement du Racing-Club à Londres, en juillet dernier.

F. Fos.

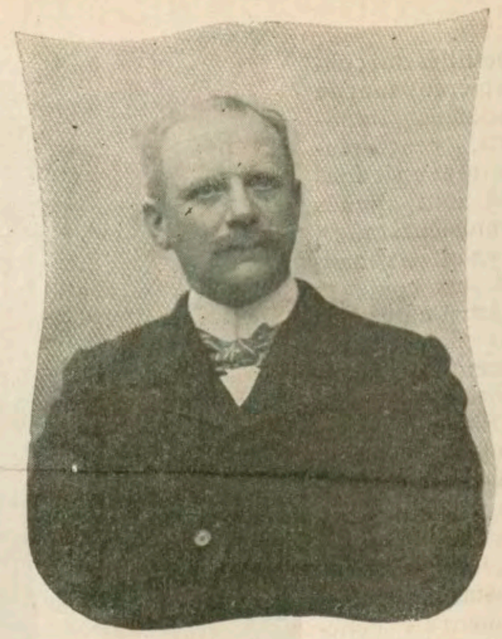
M. Riotteau, député, membre du Conseil supérieur des haras, président de la Société d'Encouragement de l'élevage du cheval français de demi-sang.

LES ROIS DU TURF

EN 1902

III. — COURSES AU TROT (1)

Les courses au trot ont pris depuis deux ans, et principalement depuis l'ouverture du nouvel hippodrome de Saint-Cloud, une grande importance. Nos trotteurs n'ont pas encore battu les fameux — trop fameux même — records américains; ils n'en sont pas moins excellents, et aucun pays d'élevage ne peut présenter une aussi belle et aussi complète collection de chevaux trotteurs en 1902; nous leur devions bien une place dans les « Rois du Turf ».



M. le marquis de Cornulier, propriétaire et éleveur, vice-président et commissaire des courses de la Société d'Encouragement à l'élevage du cheval français de demi-sang.

Du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest, et, pour ainsi dire, du 1er janvier a la Saint-Sylvestre, il y a en France des réunions de trotting; si les pur sang peuvent se disputer d'assez nombreuses épreuves dites *Grands Prix*, à Longchamp, à Deauville, à Vichy, à Nice, à Bordeaux, à Ostende, à Spa, à Bruxelles, les demi-sang ont, eux aussi, des Grands Prix, plus souvent dénommés *Derbys*, qui « classent » les vainqueurs; tels sont les Derbys ou Grands Prix d'Alençon, d'Argentan, de Bordeaux, de Chalon-sur-Saône, de Cherbourg, de Cluny, de la Roche-sur-Yon, du Merlerault, de Lisieux, de Nantes, de Nevers, de Rennes, de Rouen, de Tourcoing et de Vichy, sans compter le Grand Prix du Président de la République, le prix Bayadère, le prix Legoux-Longpré, le prix de l'Élevage et le prix du Ministère.

Dans ses statistiques, la Société du demi-sang n'a pas fait de distinctions pour les deux hippodromes qu'elle possède dans la région parisienne : Saint-Cloud et Paris-Vincennes; autrefois — avant 1880 — elle fit courir sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte; et avant Saint-Cloud, elle posséda l'hippodrome de Levallois-Perret, aujourd'hui désaffecté.

Le total général des affaires au pari mutuel a été, pour les deux hippodromes de la Société du demi-sang, de 36.101.090 fr.; 1.565 chevaux ont disputé les épreuves de courses plates à Saint-Cloud, où le trotting a réuni 1.048 concurrents; 438 chevaux de cette dernière catégorie se sont présentés. Enfin, à Vincennes, alors que le steeple-chasing avait fourni 234 adversaires, 922.000 fr. de prix ont été distribués de la façon suivante aux trotteurs :

COURSES AU TROT

Vincennes (4 journées)	76.000	
Vincennes (7 mixtes)	40.000	
Saint-Cloud (17 journées)	500.000	
Caen (4 journées)	49.100	
Cabourg (1 journée)	8.500	
Deauville (1 journée)	9.700	
Le Pin (1 journée)	5.200	
Hippodromes subventionnés	200.000	
TOTAL	388.500	888.500
A reporter		888.500
Report		888.500

ÉPREUVES D'ÉTALONS

Caen	18.000	
Le Pin	15.500	
TOTAL	33.500	33.500
TOTAL GÉNÉRAL		922.000

D'autre part, la Société sportive d'Encouragement a accordé aux courses au trot, comme subventions dans les départements, 45.000 fr. (prix); subventions dans les départements, pour les concours de chevaux montés, 20.000 fr. (primes); soit : 65.000 fr.

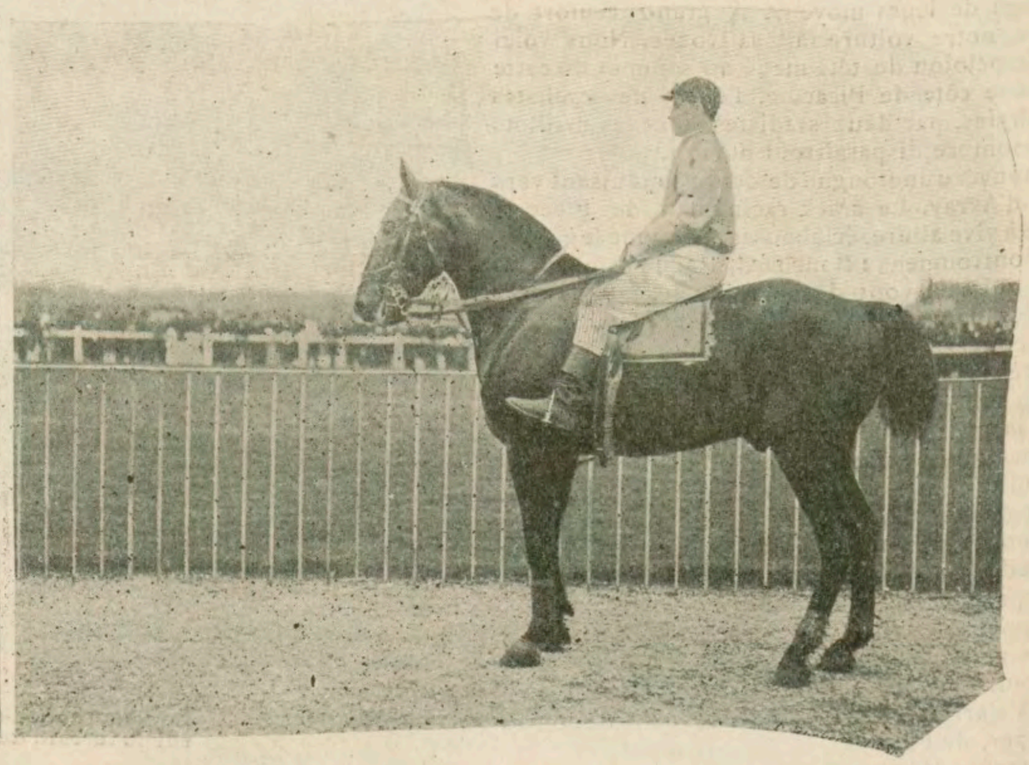
Vincennes, qui a maintenant très peu de réunions, a donné 1.872 entrées d'hommes au pesage et 619 dames. Le pavillon a reçu 1.702 spectateurs, et la pelouse 67.158 visiteurs.

Parmi les étalons, c'est Fuschia, par Reynolds et Rêveuse (par Lavater), étalon de nos haras nationaux, en station au haras du Pin, qui arrive en tête des étalons gagnants en 1902, avec 257.995 fr. de prix. Parmi ses produits; Obstacle a gagné 10.775 fr.; Timbale, 10.930 fr.; Vénus, 27.397 fr.; Valencourt, 41.694 fr.; Uperna, 13.897 fr. Après lui viennent Narquois, par Fuschia et Hébé II (par Niger), 131 524 fr. 95; James Watt, par Phaeton et Dam d'Honneur (par Vichnou p. s.), 121.808 fr. 10 Presbourg (app.) par Fuschia et Jessie (par Vichnou (p. s.), 106.176 fr. 95; Portici, par Fuschia et Faustine (par Serpolet), 102 mille 995 fr. 15; Hetmann, par Fuschia et Nacelle (par Phaeton), 81.133 fr. 35; Prince Noir, par Harley et Javotte II (par Lavater), 69.713 fr. 15; Harley, par Phaeton et Turlurette (par Normand), 66.660 fr. 90; Kalmia (app.), par Ligrie, 58.656 fr. 75; Novice, par Fuschia, 55.757 fr. 55; Nabucho, par Cherbourg: 49.177 fr. 50; Quibus, par Fuschia, 48.785 fr. Moonlighter (app.), par Fuschia, 46.928 fr. 25; Pompéi, par Fuschia, 45.122 fr. 50; Cash, (app.), 42.979 fr. 85; Kiffis, 40.572 fr. 50.

On remarquera la place merveilleuse occupée dans cette liste par les produits étalons de Fuschia. Du reste, ce remarquable étalon est le seul ayant donné 17 produits qui aient,

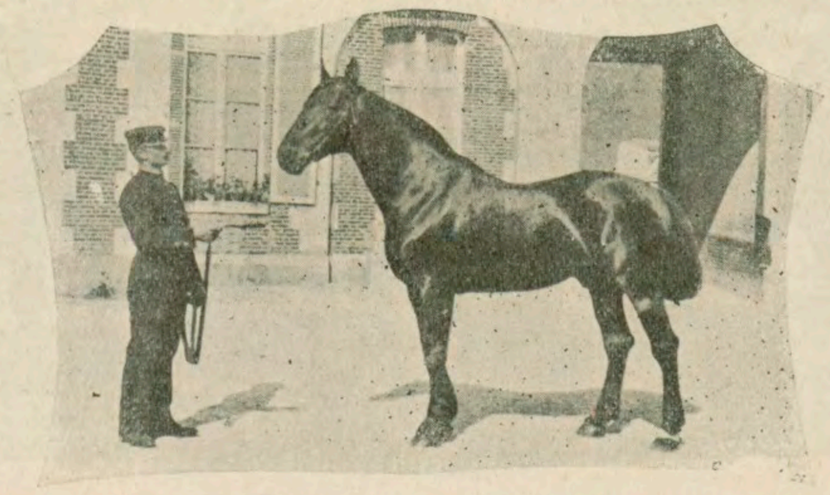
***Wagram*, par James Watt et Moskova (par Fuschia) à M. Cavey aîné.**

Deuxième des trotteurs gagnants en 1902, avec 43.810 r.; sa meilleure vitesse a été de 1 m. 36 s. 1/3 et, sur 3.000 mètres; c'est le gagnant en 1902 du Prix du Président de la République.



***Urgent*, par Narquois et Mira (par Cherbourg), à M. Ph. du Rozier.**

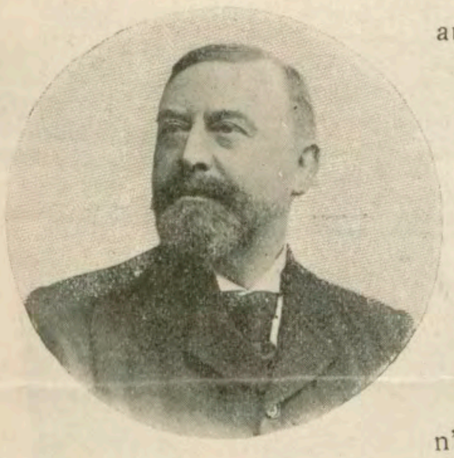
Urgent a fait la meilleure vitesse de l'année, 1 m. 32 s. 9/10 à la Roche-sur-Yon. Il a gagné 20025 fr.



***Fuschia*, par Reynolds et Lavater, appartenant aux haras nationaux.**

Fuschia arrivé, en 1902, en tête des étalons gagnants avec une somme totale de 257.995 fr.; c'est la dixième année de sa production; depuis 1893, le fils de Reynolds a fait gagner à ses produits une somme totale de 3.087.255 fr. 55.

(1) Voir les numéros 225 et 226.



M. Hunger, secrétaire général de la Société d'Encouragement à l'élevage du cheval français de demi-sang.

au cours de l'année 1902, trotté en moins de 1 m. 45. Après lui viennent James Watt : 12 produits ; Narquois, son fils : 11 produits ; Portici, un autre fils : 10 produits ; Presbourg, également de Fuschia : 8 produits.

C'est la dixième année de production de Fuschia ; dans sa première année, en 1893, ses produits gagnèrent 135.186 fr. 20 ; en 1900, ils gagnèrent 536.447 fr. 50, et dans les 10 années une somme totale de 3.087.258 fr. 55.

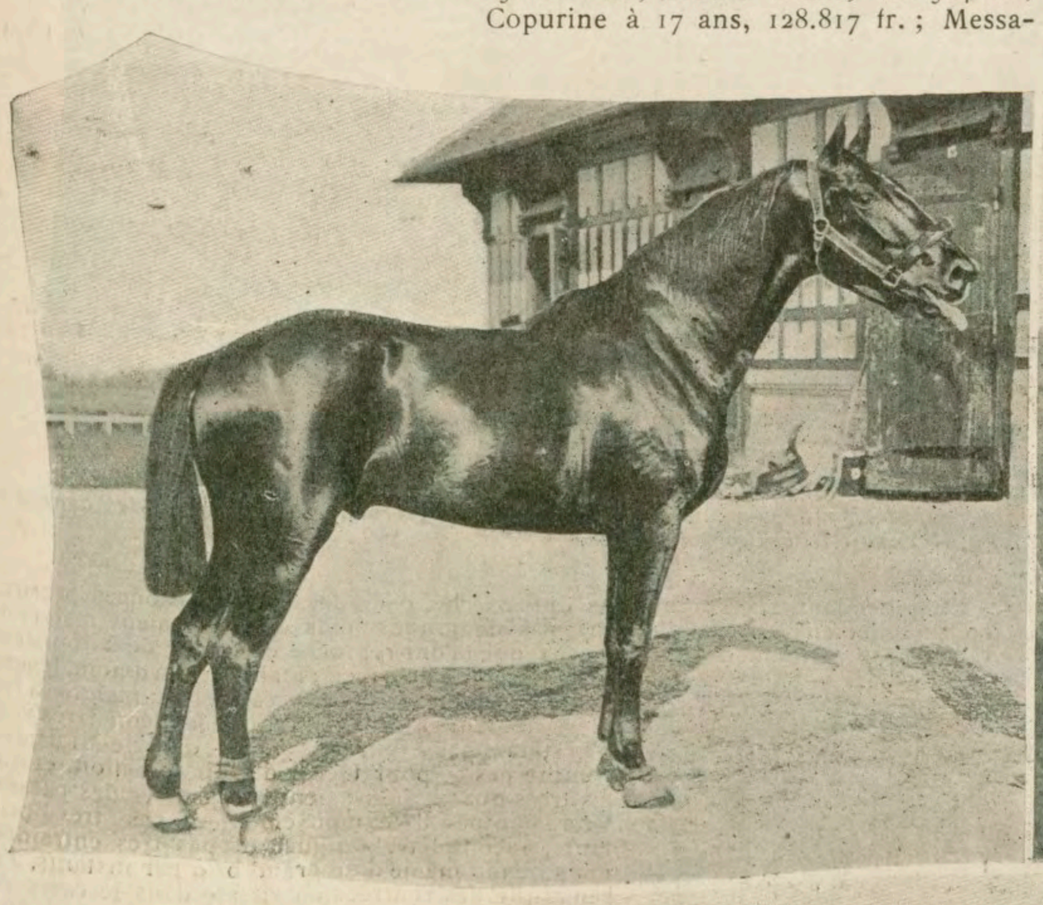
Cependant Fuschia, dans sa carrière n'a point gagné plus de 100.000 fr. dans la même année, car il n'y a que 8 trotteurs ayant atteint ce chiffre : Trinqueur à 4 ans, 195.825 fr. ; Leda à 8 ans, 183.964 fr. ; Copurine à 17 ans, 128.817 fr. ; Messa-

M. Desnanneteaux, 20.260 fr. ; Urgent, par Narquois et Mira (par Cherbourg), à M. Ph. du Rozier, 20.025 fr. ; Urgent a trotté en 1 m. 32 s. 9/10 à La Roche-sur-Yon, sur 3.200 m. Tels sont les 11 chevaux ayant gagné plus de 20.000 fr. en 1902. On peut voir que deux seuls d'entre eux ont trotté en moins de 1 m. 35 s.

Le record pour la France est toujours détenu par Képi, un Flibustier, qui en 1896 a trotté, attelé, en 1 m. 27 s., et par Trinqueur, un Fuschia, qui a trotté, monté, en 1 m. 29 s. 2/5 en 1900. Pour les trotteurs français issus d'un étalon étranger, le record a été enlevé cette année par Quinaud, un Harry Lumps, qui a trotté, attelé, en 1 m. 26 s. 2/5, et par Faisan III, un Cash, qui, monté, a couvert le kilomètre en 1 m. 29 s. 2/5. On n'a pas pu encore battre le record des trotteurs étrangers, détenu par Abnet, un Ambassado, qui, attelé, a trotté en 1899 en 1 m. 24 s. 3/4.

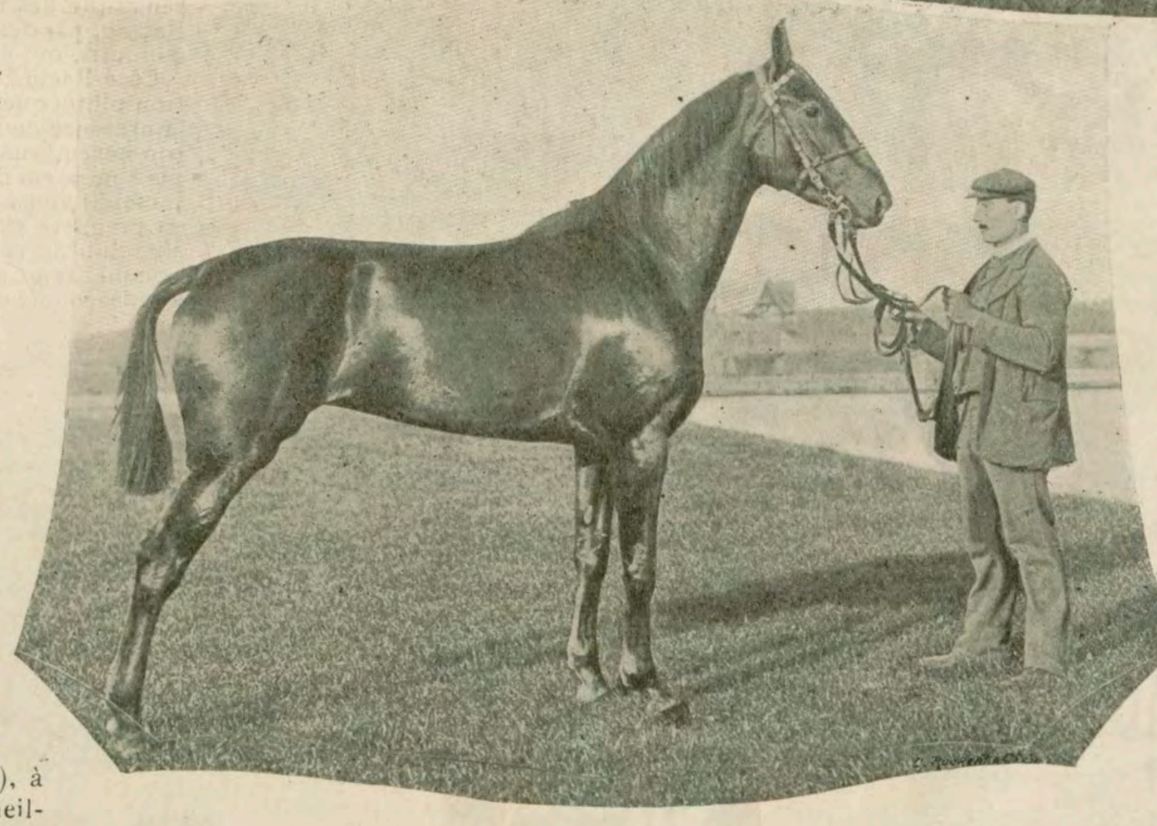
Deux propriétaires seulement ont dépassé 100.000 fr. de gains : M. Th. Lallouet, qui a 169.214 fr., et M. L. Olry, auquel a succédé M. Dejean, 101.335 fr. ; M. Cavey aîné vient en troisième ligne, avec 77.292 fr. ; et nous descendons de suite à 37.994 et 36.943 fr. avec MM. Forcinai et Castenobel.

Quant aux gentleman ou jockeys, 21 ont gagné



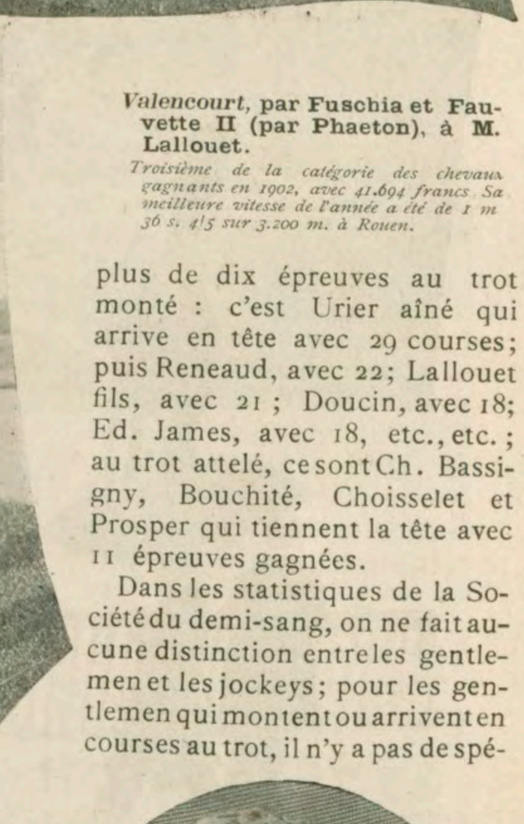
***Vulcain*, par Quibus et La Force (par Cherbourg), à M. Th. Lallouet (a été acheté 20.000 fr. par l'administration des haras).**

Vulcain, premier de la liste des chevaux gagnants en 1902, avec 43.830 fr., a fait sa meilleure vitesse à Saint-Cloud sur 3.200 m. : 1 m. 35 s. 1/5.



***Vénus*, par Fuschia et Monito (par Cicéron II), à M. Th. Lallouet.**

27.307 fr. de prix en 1902 ; a obtenu première prime au concours du Pin.



***Valencourt*, par Fuschia et Fauvette II (par Phaeton), à M. Lallouet.**

Troisième de la catégorie des chevaux gagnants en 1902, avec 41.694 francs. Sa meilleure vitesse de l'année a été de 1 m 36 s. 4/5 sur 3.200 m. à Rouen.

ère à 5 ans, 125.222 fr. ; Polka à 5 ans, 118.053 fr. ; Pourquoi Pas à **23 ans**, 113.000 fr. ; Sarah à 6 ans, 112.422 fr., et Hermine à 7 ans, 107.127 fr.

En 1902, aucun trotteur n'a gagné 100.000 fr., même 50.000 f. ; le premier de la liste est Vulcain, par Quibus et La Force, par Cherbourg, à M. Th. Lallouet, avec 43.830 fr. ; sa meilleure vitesse a été 1 m. 35 s. 7/10 sur 3.200 m. à Saint-Cloud ; il a été acheté 20.000 fr. par l'administration des haras ; le second est Wagram, par James Watt et Moskova (par Fuschia), à M. Cavey aîné, 43.810 fr. ; sa meilleure vitesse a été de 1 m. 36 s. 1/3 à Saint-Lô sur 3.000 m. ; c'est le gagnant du Prix du Président de la République ; puis viennent Valencourt, par Fuschia et Fauvette II (par Phaeton), à M. Lallouet, 41.694 fr., dont la meilleure vitesse a été 1 m. 36 s. 4/5 sur 3.200 m. à Rouen ; Vauville, par Narquois et Pont-L'Évêque (par Galba), à M. Léguillon, dont la meilleure vitesse a été 1 m. 37 s. 4/5, à Alençon, sur 3.200 m. ; Épaulette, par Portici et Muscade (par Phaeton), à M. E. Lethiers, 29.332 fr. ; Vénus, par Fuschia et Monito (par Cicéron II), à M. Th. Lallouet, 27.397 fr. ; Uruffe, par Presbourg et Etoile Filante (par Niger), à M. Olry, 24.625 fr., qui a une des meilleures vitesses de l'année, 1 m. 33 s. 1/10, à Saint-Cloud, sur 2.000 m. ; Unicus, par Nabucho et Solange (par Phaeton), à M. Olry, 23.790 fr. ; Valseur, par Narquois et Quinte, à M. Chatel, 23.562 fr. ; Virgule, par Harley et Ordonnance (par Reynolds), à

plus de dix épreuves au trot monté : c'est Urier aîné qui arrive en tête avec 29 courses ; puis Reneaud, avec 22 ; Lallouet fils, avec 21 ; Doucin, avec 18 ; Ed. James, avec 18, etc., etc. ; au trot attelé, ce sont Ch. Bassigny, Bouchité, Choisselet et Prosper qui tiennent la tête avec 11 épreuves gagnées.

Dans les statistiques de la Société du demi-sang, on ne fait aucune distinction entre les gentlemen et les jockeys ; pour les gentlemen qui montent ou arrivent en courses au trot, il n'y a pas de spécialistes comme dans les épreuves de plat ou d'obstacles ; ce sont des propriétaires ou des fils de propriétaires.

Le starter de la Société du demi-sang est M. Boitelle, duquel nous avons eu souvent l'occasion de donner la photographie, à propos des concours hippiques.

Dans le courant de l'année, nous reviendrons souvent sur les épreuves de trot, si utiles au point de vue de la production chevaline de la France.

FRANC-PICARD.

M Renaud, secrétaire de la Société d'Encouragement à l'élevage du cheval français de demi-sang

Le match Racing-Toulouse. Un essai manqué de près.

Notre photographie a été prise au moment où un équipier du Racing (maillot clair), qui allait marquer un essai de justesse, a été projeté à terre par les avants toulousains. Avant d'être mis en tenu, il envoie le ballon en touche.

Les Toulousains à Paris

Et, cependant, les Toulousains ont marché, courageusement, enfoncés presque continuellement, car ils n'étaient pas de grands poids et paraissaient maigriots à côté des racingmen (jubilent ceux qui m'ont reproché de parler de la lourdeur des équipes de province); mais vites en diable, légers, alertes, se réunissant dans les mêlées, malgré la faiblesse de leurs avants, tandis que les demis, très vifs, n'héstaient pas à jouer *off side* — dans le Midi ça ne compte pas — pour tâcher d'avoir le ballon, et que les trois quarts s'essayaient à organiser des passes. Une équipe très mouvementée, pas très brillante, incomplète, fatiguée et pas très entraînée, mais quand même d'un grand brio par instants. J'ai remarqué des rentrées en vitesse dans le camp du Racing, par des charges ou des dribblings assez bien conduits, qui étaient du meilleur style.

Côté Racing, une équipe en progrès de composition plutôt que d'entraînement où l'on remarqua fort la présence de Chamberlain !... lui-même, ou plutôt son neveu, aussi grand, roux, très bien découplé, mais ne porte pas l'orchidée; ne l'avait pas, du moins, lorsqu'il vint à la *Vie au Grand Air* faire en France sa première visite sportive pour qu'on lui indiquât un club de rugby. Dans l'équipe du Racing, il joue comme demi avec beaucoup d'adresse et une profonde connaissance du jeu. ANDRÉ FOUCAULT.

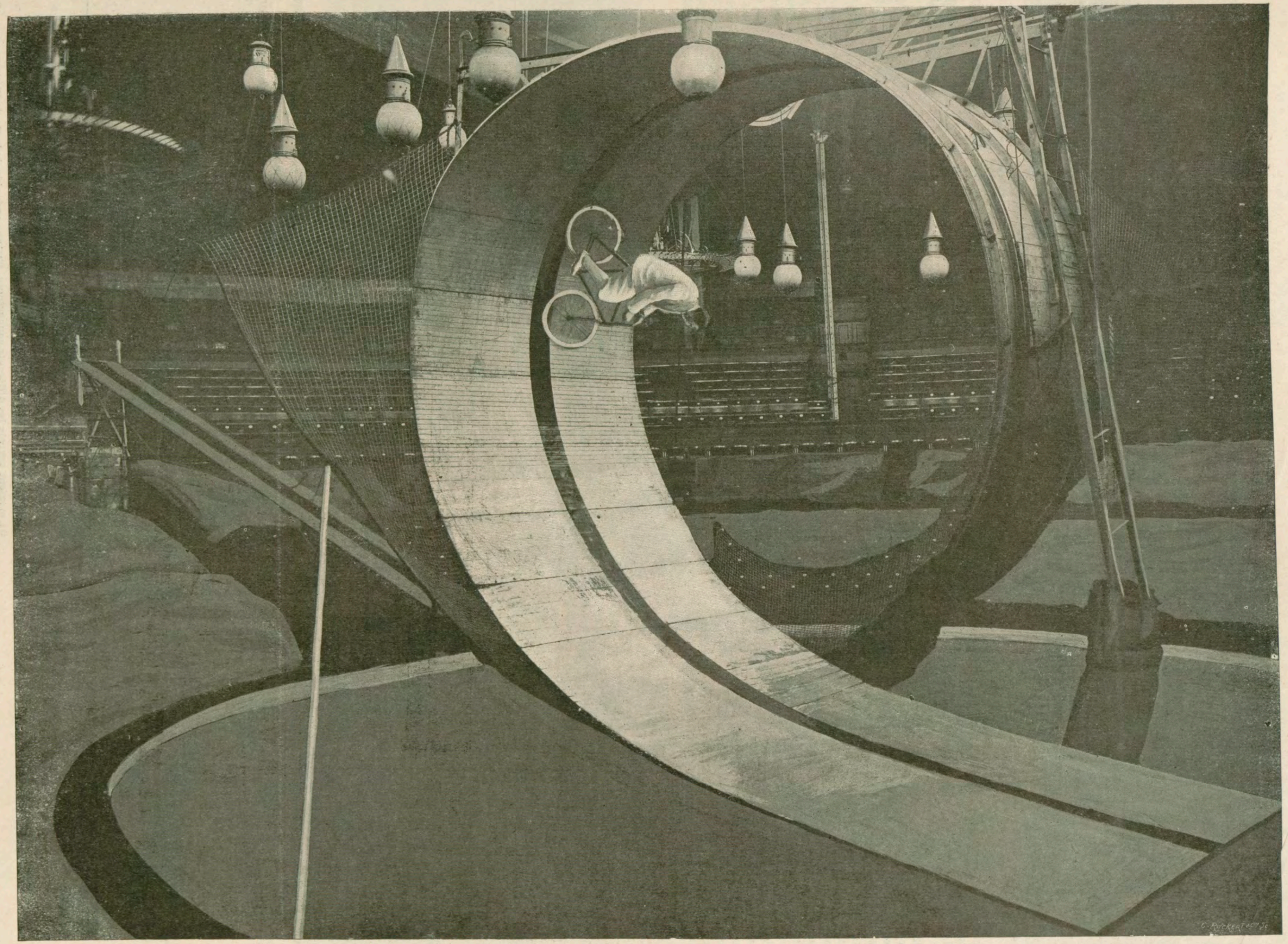
Une sortie de mêlée sous la pluie.

La scène se passe sur la ligne de 22 des Toulousains. Tandis que les avants se disputent à coups de pied le ballon sorti de la mêlée, les trois quarts des deux équipes se préparent charger, lorsque le ballon leur parviendra.

TOULOUSE, Montauban, Limoges, Paris... douze heures de voyage pour venir jouer pendant quatre-vingts minutes, sur un terrain marécageux avec un ballon enduit d'une notable épaisseur de boue gluante et glissante à la fois, en ce sens que, si elle s'attache à vos mains, elle en fait fuir le ballon, et cela tandis qu'une pluie bienfaisante tombe en larges gouttelettes d'un cie assombri, Capédédiou, elle est amère!

Et la pluie tombait toujours

Pesage et populaires suivent, jusqu'au bout, avec une constance toute sportive, les glissades des deux équipes.



(Cliché Gordan-Delius.)

UN EXTRAORDINAIRE ACROBATE SUR UNE PISTE PARADOXALE

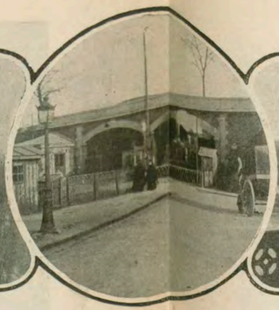
Le cycliste que représente notre photographie exécute un de ces exercices qui semblent contraires à la raison et qui ne sont cependant que l'application d'une loi physique. Descendant avec une grande vitesse le praticable qui l'amène sur la scène du cirque, il fait dans cette piste circulaire un tour complet, restant ainsi quelques cinquièmes de seconde la tête en bas et retenu par la seule force centrifuge. Ce numéro est, d'ailleurs, assez périlleux, et cinq ou six acrobates y ont déjà trouvé la mort.

Porte Maillot.

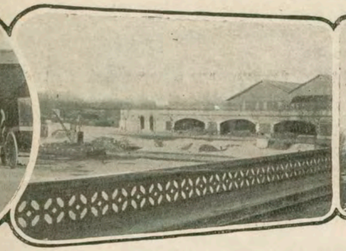
Bd Bessières.

La Villette.

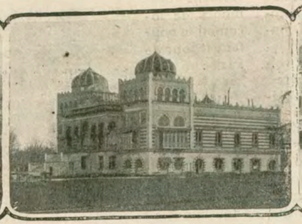
Buttes Chaumont.



Porte Montempoivre.



Bercy.



Parc Montsouris.

Auteuil.

Porte Maillot.

La Ceinture de Paris. — Ce que les concurrents verraient en passant.

En combien de temps peut-on faire le tour de Paris ?

Avez-vous fait déjà le tour de Paris ?

Il est probable que non, et que vous ignorez encore les beautés (?) pittoresques de cet horrible revêtement de pierres et de fossés dont M. Thiers, le plus petit de nos grands hommes, enveloppa la capitale.

Les moyens de transport y sont restés à l'âge de pierre, comme les remparts, et il faut avoir vu le mélancolique chemin de fer de Ceinture passer à petite allure dans ces déserts, pour en saisir toute l'horreur et tout l'abandon. Il est d'ailleurs long, terriblement long, ce tour de Paris, et si le chiffre suffisait à vous faire image, je vous dirais qu'il est d'un peu plus de 32 kilomètres. Mettons-le, si vous le voulez bien, à cette distance exacte, et d'autant plus commode qu'elle correspond juste aux 20 milles anglais de nos voisins, le mille valant, on le sait, 1.609 mètres.

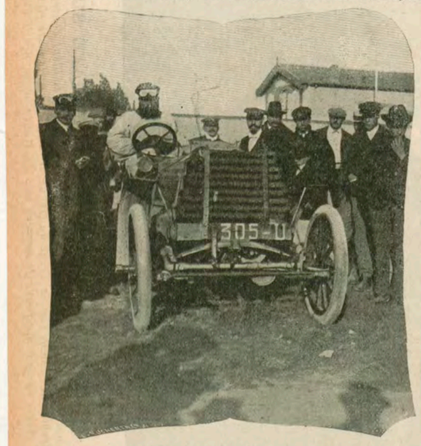
Vous rendez-vous compte de ce que sont 32 kilomètres ?

C'est deux fois Paris-Versailles ou Paris Saint-Germain, c'est huit fois la rue de Rivoli, c'est une rue qui irait de Paris à Limours et qui, si elle était bâtie avec une maison tous les 20 mètres, compterait de chaque côté *1.600 numéros*, c'est-à-dire que vous pourriez facilement demeurer au 2.476, ou même au 3.119 et 3.198.

Montez un jour sur la Tour Eiffel, par un temps clair, ou, mieux encore, bien que ce soit moins élevé, mais, en revanche, placé plus au centre, hissez-vous par l'étroit colimaçon de pierre jusqu'au sommet de ces tours Notre-Dame où «M. Hugo, comme disait Alfred de Musset, allait voir mourir Phébus le Blond ».

Et c'est alors que vous comprendrez l'immensité de la grande ville, que vous sentirez la prodigieuse cité de pierre. Londres et New-York sont plus grands, et peut-être aussi quelqu'une de ces obscures et tragiques fourmilières d'Orient, où les peuples et les années s'entassent ; mais Londres et New-York ont des espaces qui les limitent et les scindent à leur intérieur même. Les parcs gigantesques et la série de cottages aux petits jardins de l'une et le port de l'autre en rompent la ligne.

Mais Paris garde une unité profonde et une intensité de ville. La rivière de Seine y passe, léger et étroit ruban, et c'est, pivotant autour de cet axe, la colossale floraison de pierres, l'armée de maisons entassées les unes sur les autres et saillant autour des deux pôles de ce magnétique champ de vie et de bataille, le Panthéon au sud, avec sa couronne de colonnes, sur sa butte, et le Sacré-Cœur de Montmartre, qui lui fait face et qui regarde la ville monstrueuse à ses pieds.



M. Chauchard, sur sa voiture de Salon, couvrirait les 32 kilomètres du Tour de Paris en 18 m. 31 s.

Hémery serait 4e sur sa voiture légère en 20 m. 6 s....

Nous avons tous sillonné bien souvent cet océan de rues et de places. Imaginons que nous voulions en faire le tour.

Combien de moyens de locomotion vont s'offrir à nous ?

Le fiacre classique de nos pères, qui s'en va trottinant sur les longs et déserts boulevards extérieurs, aux noms sonores et glorieux de maréchaux de l'Empire, jouit, d'après la loi, d'une tolérance pour ne pas dépasser 8 kilomètres à l'heure. Si donc nous prenons quelque cocher goguenard, nous en aurons pour quatre heures ! Ouf !

A pied, la balade est un peu longue, et sur la moyenne classique de 4 kilomètres à l'heure, nous en aurions pour huit heures. Huit heures à aller de la Porte Maillot, par exemple, au Point du Jour, par l'aristocratique Passy, visiter ensuite la lointaine province de la Maison-Blanche et de la Glacière, et Bercy, et Charonne, Ménilmontant et Belleville et la Villette, chers à Bruant, et les Épinettes et Montmartre, cerveaux du monde, et les Batignolles chères à Coppée, et enfin la Porte Maillot, capitale de la locomotion nouvelle.

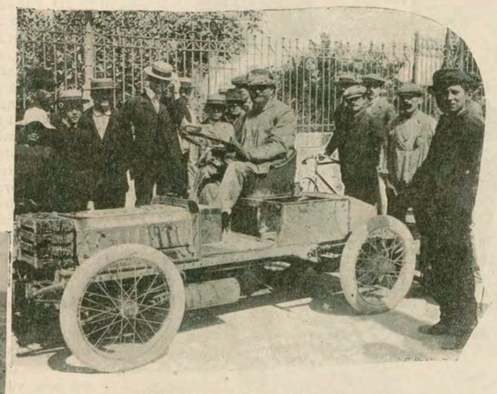
Labitte les suivrait de près sur sa motocyclette en 25 m. 10 s.

Pour l'atteindre et pour arriver avec lui, il lui faudrait faire du 12 kilomètres en 9 minutes, soit 80 kilomètres à l'heure. Pauvre métro !

Et ceci nous donne une idée ! Si le tour de Paris était la piste idéale, et que les fortifications, par exemple, fussent transformées en une ceinture de sport splendide, permettant tous les sports et les transports côte à côte, en combien de temps un Parisien pourrait-il faire le tour de sa ville ?

Nous supposerons naturellement que ce Parisien possède toujours l'engin avec lequel on a fait sur cette distance le record, et qu'il est lui-même le recordman de cette spécialité.

Prenons d'abord le chemin de fer. Il y a chemin de fer et chemin de fer. Celui qui existe en ce moment n'a pas à craindre de contravention pour excès de vitesse. Par un train de Ceinture de la Chapelle-Saint-Denis à la Chapelle-Saint-Denis il faut une heure et demie ! Un petit vingt à l'heure. Le train se soumettait par avance à la loi sur la vitesse des automobiles dans les agglomérations !



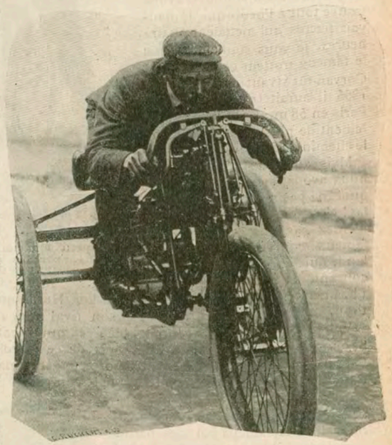
... et Oury 5e sur sa voiturette en 22 m. 44 s.

Si, au contraire, nous faisions bondir sur le rail l'un de ces splendides trains du Nord, et le plus rapide d'entre eux, le train de luxe facultatif de Paris à Calais qui, dans son parcours le plus rapide, va de Paris à Amiens, 132 kilomètres, en 81 minutes, le monstre de fer et de feu avalera le tour de la grande ville en dix-neuf minutes trente-sept secondes, soit près de six fois plus vite que son paisible concurrent. En moins de vingt minutes, faire le tour des vingt arrondissements et tracer autour de la cité un magique anneau de vitesse et de féerie, quel rêve !

Il en est un plus beau encore, car, quelque superbe et altier que passe le rapide sur des rails, il est un monstre qui bondira plus rapide encore sur la route : c'est l'automobile, reine de la vitesse, victorieuse du train, et je ne parle pas ici de ce que pourrait faire une automobile, mais de ce qu'elle a fait sur cette distance, lorsqu'elle a trouvé devant elle une route analogue à celle qu'a le train sur son rail.

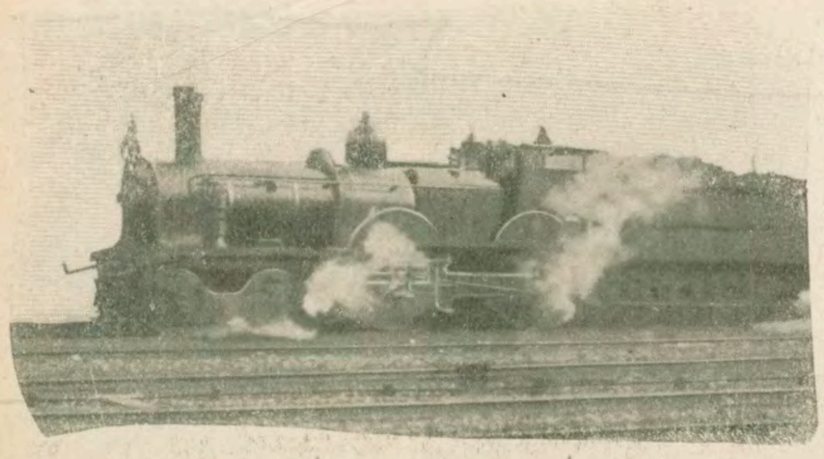
Sur la fameuse route de Salon à Arles, en septembre dernier, M. Chauchard, sur sa voiture Panhard et Levassor, a couvert 38 kilomètres en 22 minutes, chronométré par deux chronométreurs officiels, et cela lui donne sur le tour de Paris une vitesse folle et magique, un temps inouï et déconcertant de *dix-huit minutes trente-une secondes*.

Prenez le métropolitain à la Porte Maillot, faites-lui couper en ligne droite la courbe que fait Chauchard au sud et au nord, faites-lui brûler stations et arrêts à 60 kilomètres à l'heure, et lorsqu'il arrivera à l'autre bout du raccourci Chauchard sera passé depuis trois minutes !



Osmont, dans cette course autour de la capitale arriverait second, en 20 m. 4 s. Il se verrait cependant, si l'on y plaçait des rails, prendre la seconde place par le rapide du Nord.

Où seraient arrivés les différents concurrents, partant ensemble de la Porte Maillot, pour une course autour de Paris, quand Chauchard, sur sa voiture à essence, serait revenu au point de départ, au bout de 18 m. 31 s.



Toutes les Compagnies n'ont pas le même horaire. Si le Rapide du Nord prenait la seconde place, en 19 m. 57 s....

Une lutte émouvante s'engagerait entre le motocycle de Dion-Bouton d'Osmont et la voiture légère Darracq d'Hémery qui mettraient, l'un 20 m. 4 s. et l'autre 20 m. 6 s. La voiturette Clément d'Oury mettrait 22 minutes 44 secondes et la motocyclette Werner de Labitte 25 minutes 10 secondes.

Tous ces temps, sauf celui d'Osmont, fait à Sézanne, ont été faits sur la route d'Arles à Salon.

Préférez-vous la bicyclette à l'automobile?

Si vous étiez Michaël, bien entraîné, vous feriez votre tour de Paris en 25 m. 28 s., ce qui est coquet, à condition de rouler sur piste. Mais si vous rouliez sur route, derrière une automobile, comme Georget, vous mettriez 41 m. 12 s., ce qui est encore juste deux fois plus vite que le train, et si, enfin, vous préfériez rouler seul et sans entraîneurs, comme le fameux Hamilton, recordman de l'heure, vous n'en auriez que pour 47 m. 3 s., ce qu'on met avec le métro un dimanche pour faire un peu moins de la moitié.

Mais, si forte que soit la vogue de l'automobile et de la bicyclette, bien des gens aiment encore le cheval. et si nous n'avons trouvé tout à l'heure que de mauvais fiacres qui mettaient quatre heures, je vous souhaiterai que le fameux trotteur capitaine Mac Gorvan fût vivant encore, car en 1865 il aurait trotté le tour de Paris en 58 m. 25 s., battant royalement de plus d'une demi-heure le chemin de fer de Ceinture.

Mais au fait, me direz-vous, nous avons deux jambes. Pourquoi ne pas nous en servir. Hélas! c'est que j'ai peur que vous n'alliez pas aussi vite que le fameux coureur anglais Crossland, qui aurait fait, à pied, en courant, le tour de Paris en 1 h. 51 m. 5 s.! Tandis que le célèbre Len Hurst, que vous avez vu à Marathon, mettrait 1 h. 53 m. 22 s., et son rival français Charbonnel 1 h. 57!

Voilà des gens qui courent bien et qui n'ont, pour ainsi dire, pas besoin de train; mais que dites-vous de ce marcheur qui a nom William Perkins et qui, en marchant, correct gentleman, abattrait son petit tour de Paris en 2 heures 39? Quel compas!

Mais si, sur la piste où nous laissons courir Michaël, apparaissait Snowdon, le fameux roi des patins à roulettes, il se promènerait à pied devant le train et ne mettrait que 1 h. 3, et, si le fossé rempli d'eau venait à geler, le fameux patineur Edginton ne mettrait que 1 h. 2.

Le train battu par le patineur! Voilà qui n'est pas banal.

Cette pauvre Ceinture ne serait, d'ailleurs, pas plus heureuse avec les bateaux. Le fameux contre-torpedo anglais à turbines, *Viper*, lui prendrait la bagatelle d'une heure, et ferait le tour de Paris en une demi-heure; voilà bien la résolution de Paris port de mer. Et le canot *Mercédès*, avec moteur à pétrole, se contenterait d'une petite heure. En revanche, un homme nageur, fût-ce le fameux Cavill, mettrait 5 h. 51 m.

Voici, d'ailleurs, le classement des modes de locomotion pour faire le tour de Paris :

1° Voiture à essence : Chauchard, 18 minutes 31 secondes.

2° Rapide du Nord 19 minutes 37 secondes.

3° Motocycle : Osmont, 20 minutes 4 secondes.

4° Voiture légère : Hémery, 20 minutes 6 secondes.

5° Voiturette : Oury, 22 minutes 44 secondes.

6° Motocyclette : Labitte, 25 minutes 10 secondes.

7° Cycliste avec entraîneurs sur piste : Michaël, 25 minutes 20 secondes.

8° Bateau à vapeur *Viper* : 30 minutes.

9° Cycliste avec entraîneur sur route : Georget, 41 minutes 12 secondes.

10° Cycliste sans entraîneur : Hamilton, 47 m. 30 secondes.

11° Cheval : Mac Gorvan, 58 minutes 25 secondes.

12° Canot à essence *Mercédès*: 1 heure.

13° Patineur sur glace : Edginton, une heure 2.

14° Patineur sur roulettes : Snowdon, 1 heure 3.

15° Chemin de fer de Ceinture : 1 heure 30.

16° Coureur à pied : Crossland, 1 heure 51 m. 5 secondes.

17° Marcheur : Perkins, 2 heures 39 minutes 57 secondes.

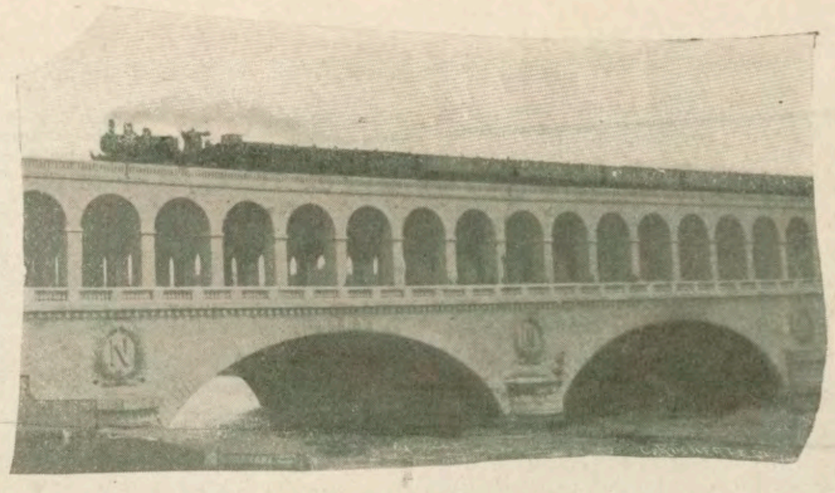
18° Fiacre parisien, 4 heures.

19° Nageur Cavill, 5 heures 51 minutes.

Il est à remarquer que, dans l'état actuel des choses et sur 19 modes de locomotion, le public n'a à sa disposition que les numéros 15 et 18!

Et l'on dira encore que Paris est une ville de progrès! Pas pour en faire le tour!

Dans cette nomenclature, nous n'avons pas fait entrer le rameur, ni le cheval au galop.



... le Chemin de fer de Ceinture ne serait que 15e en 1 h. 30 m... et cependant, il a pour lui de bien connaître la piste!

Le petit Michaël ne serait battu que de 10 s. par les engins mécaniques et se classerait 7e en 25 m. 10 s.,

tandis que Hurst mettrait 1 h. 53 m. 22 s., et arriverait 16e, immédiatement derrière le train de Ceinture.

Pour le premier, il n'existe pas, à proprement parler, de performances officielles sur cette distance de 32 kilomètres. Il est permis de supposer, cependant, en prenant une moyenne sur divers parcours de plus longue ou de plus courte distance, que le tour de Paris pourrait être fait en skiff en 2 heures 10 minutes.

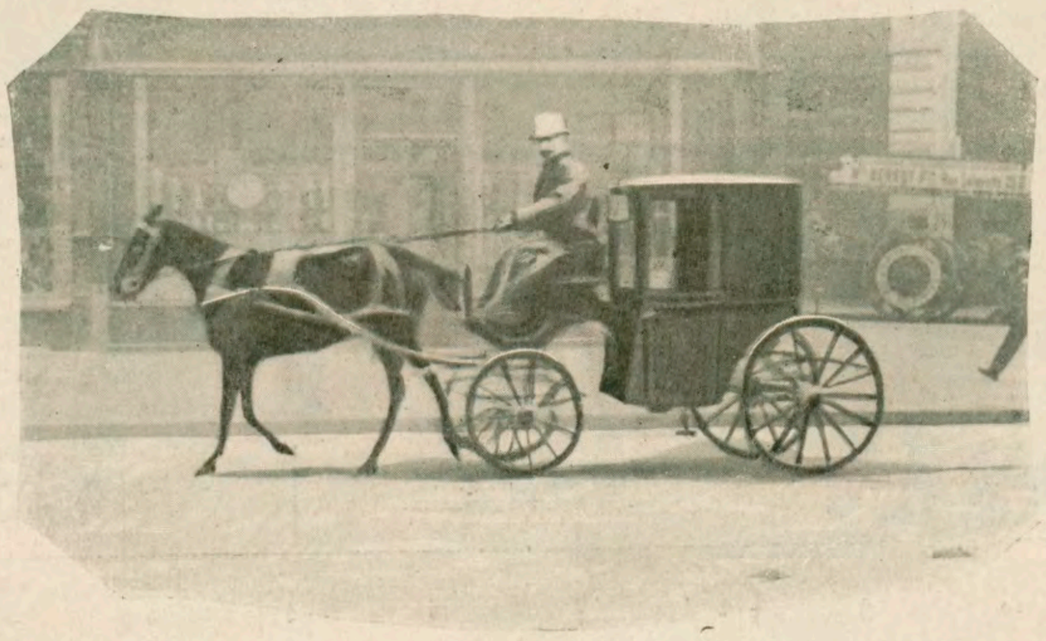
Pour le cheval au galop, il va de soi que jamais pareille distance n'a été couverte sans arrêt. Il y a loin des 5 000 mètres du prix Rainbow qui constituent la plus grande distance en course et qui sont couverts dans une moyenne de 6 minutes, aux 32 000 mètres du Tour de la Capitale.

Ce que l'on pourrait comparer, c'est ce qu'ont fait les concurrents du raid Bruxelles-Ostende à l'allure *Go as you please*, mélange de galop, de trot, de pas, et même de trot du cavalier à côté de sa monture.

Dans cette dure épreuve, les 100 premiers kilomètres du parcours ont été couverts par le lieutenant Beausil en 4 h. 28, ce qui mettrait les 32 kilomètres en environ 1 h. 25 m. et classerait le cheval au 15e rang.

Il est vrai qu'il est mort en route, ce qui l'aurait empêché de demander sa revanche!

GEORGES PRADE.



Enfin, le bon fiacre parisien se classerait dernier en 4 heures, à moins qu'on ne remplit d'eau les fossés, ce qui lui permettrait de battre un concurrent : le nageur

Exercice d'assouplissement aux barres parallèles.

Le saut au tremplin.

La petite classe sous les armes.

La Gymnastique des Tout Petits

LA CLASSE ENFANTINE CHEZ PIAZZA

Nous avons souventes fois conduit le lecteur au gymnase Piazza à propos des notes que nous avons publiées sur la lutte et sur les lutteurs. Il serait inexact de croire que l'établissement de Piazza soit ouvert aux seuls lutteurs, amateurs et professionnels. Qui dit gymnase dit exercices gymniques, et c'est dans cette partie de l'éducation physique à laquelle il s'est spécialement adonnée qu'excelle le maître de la maison.

Petits et grands, amateurs, professionnels, acrobates de toutes sortes défilent d'un bout de l'année à l'autre dans le grand hall du faubourg Saint-Martin, qui est l'établissement du genre le mieux agencé que nous possédions à Paris.

C'est précisément au moment où nous y entrons, l'heure de la classe enfantine; elle est assez intéressante pour que nous lui consacrions quelques lignes et quelques clichés.

◔ ◔ ◔

Tous les hommes qui ont quitté les bancs du collège il y a seulement une quinzaine d'années se souviennent de cette petite comédie jouée deux fois par semaine, et qui figurait au programme des études sous la dénomination : *Cours de Gymnastique.*

Quelques-uns le suivaient, non pas assidûment, ce serait beaucoup dire ; la grande majorité en était dispensée sur la demande des parents, qui craignaient toujours que leur rejeton se cassât quelque chose. Il se trouvait même de doctes professeurs qui s'élevaient contre l'utilité de ces deux heures prises sur le temps des études classiques et qui prétendaient volontiers que l'insuffisance des thèmes se faisait assez sentir pour qu'on supprimât d'un trait de plume ces deux heures d'exercices physiques qui détournaient de l'esprit des élèves les pensées sérieuses.

Il est inutile de dire que les choses ont bien changé depuis cette époque ; on l'a maintes et maintes fois répété.

L'exercice aux anneaux.
Rien de meilleur, pour donner la souplesse aux muscles, la sûreté et l'élégance aux mouvements.

Les exercices physiques ont pris aujourd'hui une large place dans l'éducation des jeunes gens, et, en attendant qu'ils soient d'âge à se livrer aux sports athlétiques violents, on leur fait faire de la gymnastique, une gymnastique rationnelle, progressive, hygiénique, qui ne présente pas l'ombre d'un danger et dont les effets salutaires ne se font pas attendre.

Malheureusement, au sein même des collèges et des pensionnats, on ne peut donner aux enfants qu'une éducation physique un peu superficielle. Bien des parents l'ont compris, et ont eu l'heureuse inspiration de demander à un professeur privé ce que l'instructeur de la pension ne peut leur donner. C'est ainsi que Piazza, par ses connaissances approfondies de la question, par le confortable sans pareil de son installation, se trouve depuis cinq ou six ans à la tête d'un petit bataillon d'élèves qui vient, trois fois par semaine, se ranger sous ses ordres.

C'est un gymnase très éclectique que celui de Piazza. Chacun y vient aux heures qui lui sont assignées. On y fait de tout. Sous la conduite de leurs mamans, les enfants viennent y suivre les cours de gymnastique, cours très fermés — il faut montrer patte blanche pour y être admis — et qui réunissent des jeunes citoyens et de non moins jeunes citoyennes, âgés de trois à sept printemps; les acrobates y répètent leur « numéro », les lutteurs s'y entraînent, les amateurs adultes y viennent travailler les barres et le trapèze, tous les athlètes étrangers en renom y défilent tour à tour quand ils sont de passage à Paris.

La classe enfantine de Piazza est des plus suivies et des plus recherchées.

A Paris, la jeunesse manque d'air; l'exercice qu'elle peut se donner : marche, jeux du premier âge, plaisirs d'enfants en récréation, sont notoirement insuffisants pour compenser la fatigue, quelque légère qu'elle soit, des études, pour combattre la mauvaise attitude de l'écolier courbé sur son pupitre, pour faciliter enfin la croissance de l'enfant, à qui une existence d'inactivité est néfaste.

Indépendamment du bienfait physique qu'ils procurent aux petits bons hommes, les exercices gymniques produisent sur eux un effet moral. Ils influent sur leurs

Le travail aux doubles barres

Voilà un exercice qui délasse un peu les muscles ankylosés par le travail de l'école.

petites imaginations, ils excitent leur curiosité, la tiennent toujours en éveil.

Tous les médecins, on le sait de longue date, ont reconnu les précieuses qualités hygiéniques de la gymnastique. Seuls, malgré les avis répétés qui leur étaient donnés, les parents se sont montrés longtemps réfractaires à ce genre d'exercices, qu'ils trouvaient à tort dangereux.

Il n'y a guère que six ou sept ans qu'un revirement notable s'est fait dans leur esprit ; leurs idées ont bien changé : plus nous allons, plus ils poussent leur progéniture à la pratique des exercices physiques.

La classe enfantine travaille, sous l'œil vigilant de Piazza, trois fois par semaine, à raison de une heure et demie par séance, filles et garçons ensemble.

C'est une classe, une vraie classe, où l'on gagne des places, où l'on a des notes, et la question de classement n'est pas le moindre stimulant des jeunes gymnastes.

Les filles sont plus terribles que les garçons, et tenez pour certain que celle qui est première n'entend pas qu'on mette en doute sa petite supériorité.

Chaque séance comporte deux natures d'exercices : les mouvements d'ensemble avec ou sans engins, et le travail des agrès. Ce qu'il y a d'amusant à remarquer, c'est que tous ces bambins — enjuponnés ou en culotte — exécutent les mouvements d'assouplissement avec les mêmes engins que ceux dont se servent pour le même exercice les puissants poids lourds qui font l'ornement des championnats de lutte. Comme eux, ils emploient les petites haltères d'une demi-livre pour les flexions des bras. Et notez qu'il y a dans la bande de jeunes citoyennes de trois ans et demi, car c'est une erreur de croire que le minimum d'âge pour la gymnastique enfantine est sept ans. Dès que l'enfant est capable de comprendre les observations du professeur, il est bon pour suivre un cours.

D'ailleurs, la progression des mouvements qu'on leur fait faire ne comporte jamais de traction complète, jamais d'effort musculaire aux agrès ; jusqu'à quinze ans, tout se réduit à de simples exercices d'assouplissement destinés à fortifier le buste, à rejeter les épaules en arrière, à développer les fonctions respiratoires ; ce sont, en un mot, des exercices foncièrement hygiéniques, d'où naturellement est exclue la moindre acrobatie.

C'est ce qui explique pourquoi les jeunes élèves de la classe enfantine ne touchent jamais la barre fixe. C'est un agrès qui leur est absolument interdit. En revanche, ils font beaucoup de barres parallèles, exercice qui offre au professeur le plus de combinaisons et dont ses sujets raffolent. Ils aiment tous les barres parallèles. Pourquoi ? C'est ce qu'on n'a jamais pu expliquer. Ils les préfèrent aux anneaux, à l'échelle horizontale, au cheval, au trapèze, dont ils font très peu, d'ailleurs ; à la planchette dorsale, etc., etc.

Aux barres dorsales.

Le meilleur moyen pour avoir une taille cambrée, mademoiselle !

Mais une de leurs grandes joies, c'est la lutte à la corde. Ah ! la lutte à la corde, par un, par groupes de deux et plus, la lutte à la corde sous l'œil de la galerie familiale, quelle partie de plaisir !

Elle se termine toujours par la lutte des sexes, c'est-à-dire un match des messieurs contre les demoiselles. Ce sont, naturellement, mais non sans peine parfois, les garçons qui dominent la situation. Il est vrai que, dans quelques années, ces demoiselles prendront leur revanche.

FIORAVANTI.

La lutte à la corde.

La lutte des sexes, comme ne l'avait pas compris Darwin.

UN SPORTSMAN

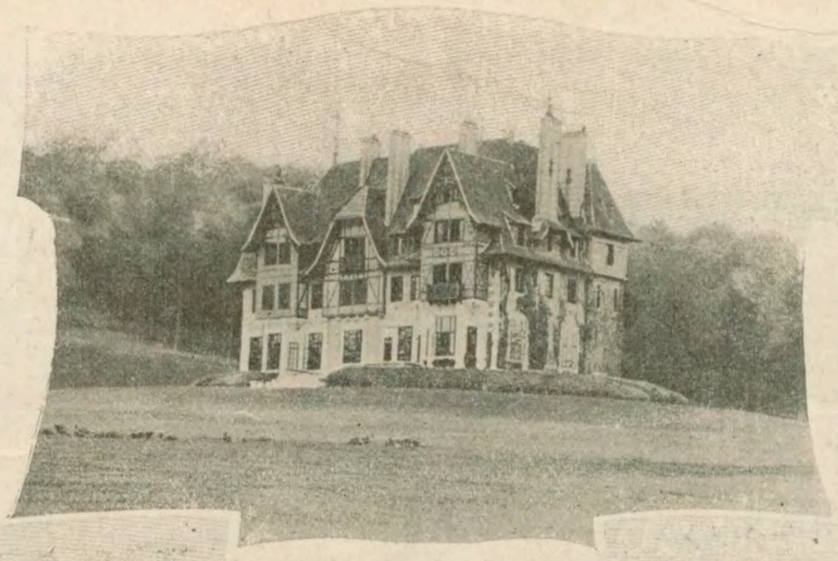
S. A. le Prince Joachim Murat

Le comité de la Société des steeple-chases de France vient de nommer S. A. le prince Joachim Murat vice-président de la Société, en remplacement de M. de la Haye-Jousselin. Comme lors de la précédente élection, le comité a tenu à conserver au duc de Talleyrand et de Sagan le titre de président, en souvenir des services rendus, et bien que la maladie l'éloigne, pour toujours probablement, des travaux de la Société dont il fut l'un des fondateurs.

M. R. Hennessy, membre du Comité, remplace le prince Murat dans ses fonctions de commissaire, et M. Aumont est nommé membre de la Société. Cette dernière nomination est une conséquence des nouvelles dispositions prises par le ministre de l'Agriculture.

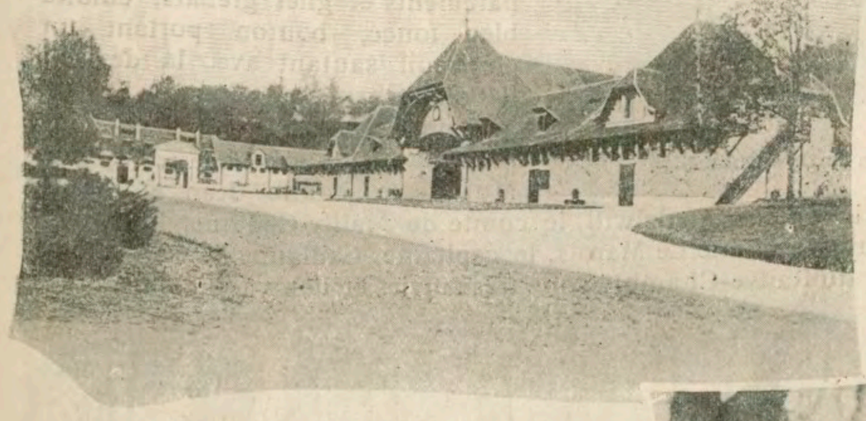
✣ ✣ ✣

C'est un vrai sportsman, dans toute l'acception du terme, que le nouveau vice-président de la Société des steeple-chases de France. Ancien officier de cuirassiers, le prince J. Murat était depuis longtemps déjà membre du Comité de la Société, et il succéda au comte de Montgomery comme commissaire des courses d'Auteuil. Très répandu dans la haute société parisienne, possesseur d'un beau nom et d'une belle fortune, le prince Murat était tou désigné pour remplir ces délicates fonctions et succéder à cet homme si aimable et si accueillant qu'était M. de la Haye-Jousselin; il saura, c'est certain, apporter un grand tact dans ses rapports avec les pouvoirs publics,



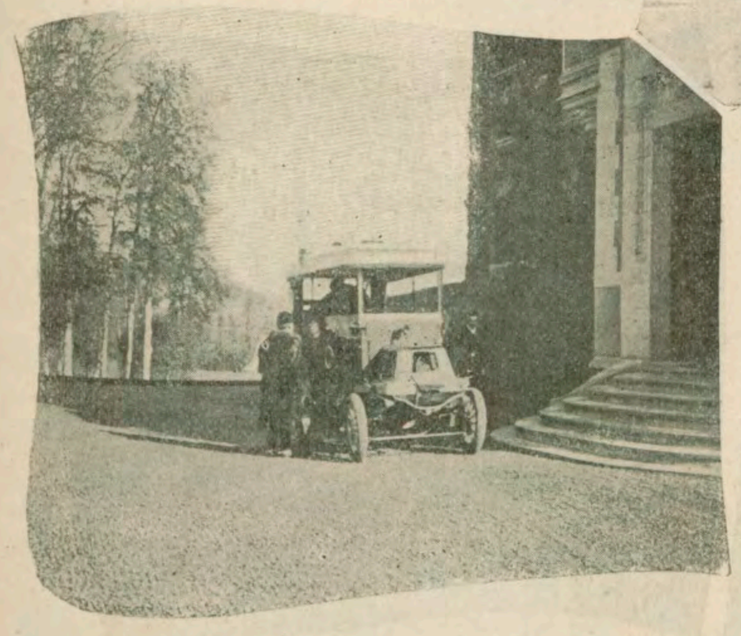
Le domaine de Chambly au Prince Murat. Le château (1888-1890).

pour mener à bien les affaires de la Société. Son père, le général Murat, fut, avec le comte de Juigné, le créateur des courses d'obstacles en France, et présida la Société des steeple-chases en 1863.



Les écuries.

Les communs.



La Belle-Etoile. L'automobile du prince Murat, au départ pour la chasse.

Le Prince Murat, le nouveau vice-président de la Société des Steeple, aux courses d'Auteuil.

Le prince Murat est propriétaire du haras de Chambly, dans l'Oise; il possède deux étalons, l'un Médium, par Maskelyne et Miss Cecil, dont les produits ont peu fait parler d'eux ces dernières années, et l'autre, Champaubert, par Little-Duck et Tantrip, dont il partage la propriété avec M. Abeille.

Les premiers produits de Champaubert, gagnant du Derby, du prix Daru et du Roya. Oak en 1896, ont couru l'an dernier (en 1902). Ce sont: Friedland (par Full Bloom), Pont d'Arcole (par Presta) et Rafale (par Rayonnauld); cette dernière a triomphé, dans le prix Eclipse, de Venicus et Etang d'Or. La totalité des sommes gagnées en 1902 par les produits de Champaubert fut de 23.000 fr. Il y a au haras de Chambly 14 poulinières, dont Belle-et-Bonne, importée en 1897, mère de La Camargo. Full Bloom est également une poulinière importée; parmi les autres, citons: Séville, une The Lambkin, Peluse et Parysatis, deux Cambyse; The Lark, une War Dance; Diction, une Callistrate; Clapham Common, une Common; Otero, une Sarabande; Miss Taty, une grise du Fair Head, etc., etc.

C'est à Chantilly qu'est l'écurie d'entraînement du prince Murat; auparavant, Lavis entraînait ses chevaux; cette saison, c'est C. Lynham qui est l'entraîneur particulier du nouveau vice-président de la Société des steeple-chases. Vingt-six chevaux, poulains, pouliches, sont sous la direction de C. Lynham, trois quatre ans: Rolly Polly, par Callistrate et Running Fire, troisième du grand Saint-Léger de France, du prix Jouvence, du prix Flying Fox, second du prix de Courteuil, à Chantilly, à une longueur de Girasol, et second à Auteuil, dans le prix Patriarche en fin de saison.

Ruy Blas III, un Saint-Damien, a été plus heureux que Rolly Polly; il a enlevé en 1902 trois places de premier, à Saint-Cloud, au Bois de Boulogne dans le prix Saint-Georges, et à Amiens.

Surcouf, un Common, a été également trois fois vainqueur dans le prix du Pavillon, à Saint-Cloud; dans le prix de Gouvieux, à Chantilly, et dans le prix Atlantic, à Maisons-Laffitte.

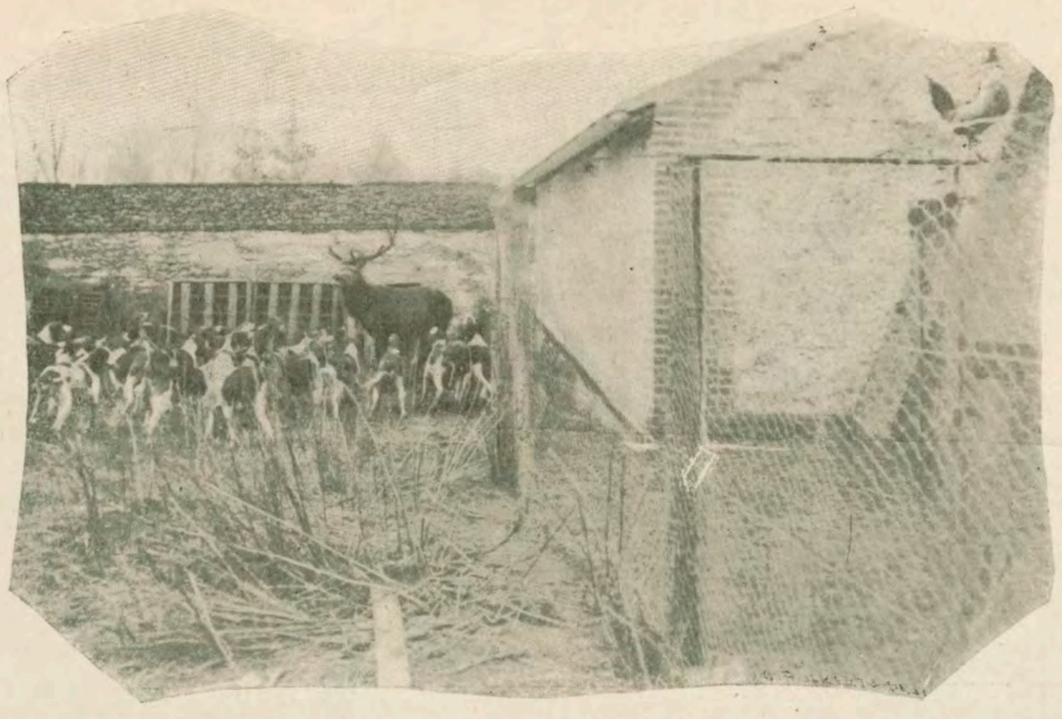
Parmi les trois ans: Adige, Friedland, Petit Chapeau sont par Champaubert. Adige a couru plusieurs fois non placé; Friedland, sur trois épreuves disputées, en a gagné

En forêt de Carnelle, Mmes Chanu et Dolfus.

une, le prix du Casino, à Deauville; Petit Chapeau est inédit. Black, Darling et Typhon, par Elf : le dernier seul a couru une seule fois non placé; Lili, par Trajn, n'a qu'une place de troisième à Maisons-Laffitte dans le prix Cheri ; Salvador, Ludy, par Saint-Damien, et Plocrmel, par Quélus, n'ont pas encore paru sur le turf. Dans les deux ans que nous verrons cette année, il y a cinq Champaubert, trois Callistrate, un Kerym, un Childwick, une War Dance et un Quickly Wise.

Les couleurs du prince Murat sont: casaque rayée rouge et bleu, manches bleues et toque rouge.

Le successeur de M. de la Haye-Jousselin est également un veneur émérite. Passionné de la chasse à courre, il suivit longtemps de nombreux équipages. Lorsqu'il quitta l'armée, il fonda un équipage, le Rallye-Chambly.



Un cerf forcé dans une cour de ferme par la meute du Rallye-Chambly.

Les habitués des concours hippiques n'ont certainement pas oublié le très joli tableau de G. Parquet, exposé à l'un des salons hippiques et représentant l'équipage du prince J. Murat.

Les forêts de l'Isle-Adam et de Carnelle ayant été louées à l'Etat en 1899, l'équipage chassa à cette époque le cerf concurremment avec le chevreuil; en 1901, le Prince Murat monta un vautrait et chassa le sanglier à Chambly, Chaalis et Chantilly. Actuellement, l'équipage ne chasse plus que le cerf dans les forêts de l'Isle-Adam et de Carnelle (S.-et-O.), La Neuville-en-Hez (Oise) et Rosny (S.-et-O.).

L'équipage élève des chiens de remonte : il est servi par Carle, 1er piqueur, Laverdure, 2e piqueur, Daguet, valet de chiens à cheval et Saute au bois, valet de chiens à pied.

Sa tenue est : bleu-hussard, col, parements et gilet grenats, culotte bleu foncé, bouton portant un chevreuil sautant avec la devise : « Rallye-Chambly ».

Parmi les veneurs qui ont le bouton, citons : le général prince Murat, le comte Jean de Beauchingen, le prince Léon Radziwill, le comte de Mailly-Châlons, le comte André de Ganay, le comte Le Marois, le capitaine Caillault, M. Sargenton.

Les chasses du Rallye-Chambly sont très suivies et l'on y rencontre souvent quelques-uns des plus sympathiques parmi les propriétaires d'écuries de courses.

Les gardes au rapport.
Mme Chanu. Le prince Murat.

Un rendez-vous de chasse à La Neuville-en-Hez.

Le prince de la Moskowa.
Le prince Murat. M. Vallon.

Une chasse à La Neuville-en-Hez.

Le Rallye-Chambly se compose de 70 bâtards vendéens et poitevins et de 5 chevaux ; il a chassé le chevreuil en forêt de la Tour-du-Lay (Seine-et-Oise), et en déplacement dans les bois de la Boissière près de Noailles, dans l'Oise. A partir de 1897, l'équipage alla en déplacement à Chaalis (Oise).

PAUL MÉGNIN.

Daguet, 1er valet de chiens à cheval du Rallye-Chambly.

En forêt de l'Isle-Adam.

La vicomtesse Foy, suivant la chasse en forêt de l'Isle-Adam.

La Princesse Murat et sa fille et M. de Saint-Alary.

BLOC-NOTES

CYCLISME

UN DÉCORE. — Nous apprenons avec plaisir la nomination au grade de chevalier de la Légion d'Honneur de M. Philippe Bovet, vice-président de la Chambre syndicale du Cycle et de l'Automobile.

M. PHILIPPE BOVET

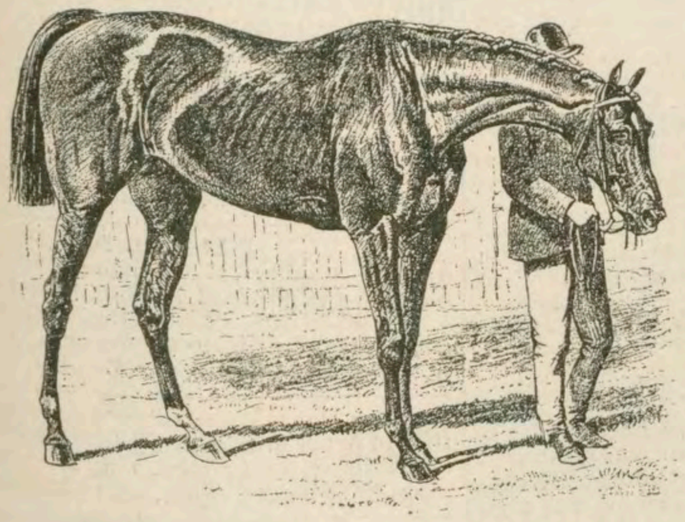
M. Ph. Bovet dirige depuis longtemps la fabrication des cycles de la maison Les Fils de Peugeot frères, une des plus grandes fabriques de cycles françaises et une des rares où la reine bicyclette n'a pas dû céder le pas à sa puissante sœur cadette, l'automobile. M. Bovet était membre du Jury à l'Exposition universelle de 1900 et avait été rapporteur de la classe 30.

Voilà une distinction qui sera des mieux accueillies dans le monde sportif, où M. Bovet ne compte que des amis.

CHANGEMENT DE TITRE. — Une décision judiciaire privant l'*Auto-Vélo* de la seconde partie de son titre, l'*Auto-Vélo* paraît à dater de cet e semaine, sous le titre l'*Auto*. Son programme reste naturellement le même.

HIPPISME

MORT DE L'ETALON BEND OR. — Bend Or, le vainqueur du Derby de 1880, le père d'Ormonde, le grand-père et arrière-grand-père d'Orme et de Flying Fox, vient de mourir à Eccleston, dans le Cheshire.



BEND OR,
Par Doncaster et Rouge Rose, le célèbre talon anglais qui vient de mourir.

Bend Or avait été élevé par le duc de Westminster. Il était fils d'un autre derby winner, Doncaster (par Stockwell et Marigold). Quant à sa mère, des doutes existent encore dans l'esprit de beaucoup de sportsmen : officiellement, d'après les papiers, ce serait Rouge Rosse, par Thormanby et Ellen Horne ; mais on se souvient que, quelques jours après la victoire sensationnelle de Bend Or à Epsom sur Robert the Devil, une objection fut déposée, prétendant, d'après les dires d'un homme d'écurie, jadis employé au haras du duc de Westminster, qu'il y avait eu substitution entre deux poulains du même âge, tous deux fils de Doncaster, Bend Or, issu de Rouge Rose, et Tadcaster, issu de Clemence.

Le cheval courant sous le nom de Bend Or eût été en réalité Tadcaster. La réclamation fut rejetée, mais l'enquête faite à ce sujet ne fut pas absolument péremptoire.

Notons que le cheval connu sous le nom de Tadcaster, qui était peut-être le véritable Bend Or, a couru en France dans les flat-races, sans grand honneur.

Favori à 2/1 dans le Derby, Bend Or ne l'emporta que bien juste, monté par Archer, qui réussit à lui faire prendre une tête sur Robert the Devil, monté par Rossiter. Dans le Saint-Léger, ce fut Robert the Devil qui gagna, Bend Or ne finissant que sixième. Sa dernière course fut dans le Cambridgeshire gagné par Foxhall, où, sous un gros poids, il ne fut pas placé.

Au haras, ses succès furent des plus marquants et en font, dès à présent, un véritable chef de famille : outre Ormonde, un des meilleurs chevaux, sinon le meilleur du dernier quart de siècle, et qui eut, à son tour, la gloire de produire Orme, Bend Or donna Kendal (père de Galtee More), Bonavista (qui réussit très bien en Hongrie), Orvieto, Martagon, Orbit, Laveno, Orion, etc.

Sur nos hippodromes, ses produits les plus heureux furent Idle Boy, qui gagna en trois années environ 125.000 francs, et Mylord.

Plusieurs de ses filles sont inscrites au Stud Book français, entre autres Orris, la mère de La Loreley, Oroya, mère d'Ophélia. Comme descendants en ligne mâle, nous avons, outre Flying Fox, petit-fils d'Ormonde, deux fils de ce dernier : Llanthony et Sorcerer, et un fils de Bend Or lui-même, Médaille d'Or.

F. P.

BILLARD

Avant le Tournoi

Le professeur Garnier peut être maintenant considéré comme ayant réellement fait sa rentrée. Jusqu'ici, on ne l'avait vu que dans les parties au cadre, à la rouge ou aux trois bandes, où, du reste, il avait prouvé qu'il avait réellement repris tous ses moyens. Néanmoins, il me semblait que tant que je ne l'aurais pas revu dans la fantaisie, je ne serais pas certain qu'il était resté le superbe exécutant que j'avais connu. Or, dans la séance de fantaisie qu'il a ces jours derniers donné à l'Excelsior, en compagnie de Goffart, Garnier a été, comme jadis, étourdissant de brio, de verve et d'entrain, et comme son partenaire était, lui aussi, dans ses meilleurs jours, le public, non habitué à voir des acrobaties au billard, et plutôt bruyant par nature, a failli, par ses trépignements et manifestations enthousiastes, faire crouler la nouvelle salle de match. C'eût été vraiment dommage.

J'ai passé deux soirées au Grand Café et j'ai eu l'ennui de constater, que, par suite du mauvais emplacement des ventilateurs, le billard était exposé à des courants d'air tels qu'il était impossible aux professeurs de jouer convenablement. Quelque profane que l'on soit, on ne peut ignorer que le billard est un meuble sensible, que le moindre courant d'air amène fatalement des « buttages » de billes et que, lorsque les billes buttent, le joueur est paralysé. C'est vraiment dommage qu'un professeur consciencieux comme Marver soit obligé de s'entraîner dans de pareilles conditions au grand tournoi de la Brunswick, dans lequel il aurait une si réelle chance. Si les professeurs eux-mêmes ne sont pas bien servis, qu'est-ce qu'il restera pour les amateurs ?

COUNT REDDEER.

FINANCE

L'Entraînement

Tour à tour les différents compartiments du marché font un pas en avant, franchissent une nouvelle étape : ce fut d'abord le groupe des fonds d'Etats ; ce furent ensuite les chemins de fer, les banques, les valeurs industrielles, les mines.

Certes, on n'a pas, ici et là, une hausse marquée à enregistrer ; mais l'allure est décisive, la tendance bien prononcée.

La comparaison avec un sujet familier aux lecteurs de ce journal s'impose : la place suit un entraînement rationnel qui lui procure une force et une vigueur dont elle ne tardera pas à fournir les preuves.

Elle agit sagement en procédant, non par à-coups, mais avec méthode, et bientôt nous pourrons apprécier les résultats d'une campagne jusqu'ici fort bien menée.

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Vérifiez vos jantes.

Il arrive souvent que, par suite d'un choc ou qu'après avoir roulé dégonflé, les jantes subissent une certaine déformation qui rende leur arête coupante et fait qu'elle détériore rapidement les talons de l'enveloppe.

Il en est de même de l'encrassement que peuvent produire sur la jante le sable ou le gravier.

Il est donc indispensable, avant de monter un pneu, de vérifier l'état de la jante. Pour cela, on fait tourner la roue en suivant avec la main le rebord de la jante, l'extrémité des doigts introduite à la place destinée à recevoir le bourrelet. De la sorte le moindre aplatissement ou la moindre bavure pouvant porter préjudice au bandage sont infailliblement découverts.

Après avoir découvert le mal, il faut y porter remède.

S'il s'agit d'un aplatissement, il est assez difficile à un chauffeur de réparer convenablement lui-même ; mais, en général, le premier serrurier ou forgeron venu peut, à défaut d'un mécanicien, redresser très bien, à l'aide de pinces, l'accrochage de la jante détériorée. Le chauffeur a, d'ailleurs, toujours assez d'expérience pratique de ces sortes de choses pour diriger l'opération au mieux de ses intérêts.

S'il s'agit, au contraire, de simples bavures, un chauffeur peut très bien opérer lui-même. Suivant l'importance du mal, on aura recours soit à une lime fine ou à une simple feuille de papier émeri.

Il ne faut pas perdre de vue que ces petites opérations ont pour conséquence de faire disparaître le vernis sur le point réparé : il sera donc indispensable de repasser ensuite une et même plusieurs couches de vernis, car il ne faut pas oublier qu'une jante non vernie ou mal vernie ne tarde pas à se rouiller, et qu'une jante rouillée perdra autant de bandages qu'on pourra en monter dessus.

En résumé, l'examen fréquent de l'état de l'accrochage des jantes est une nécessité absolue, et il faut que les chauffeurs sachent bien que, mieux ils entretiendront leurs jantes, et plus leurs bandages leur dureront.

MICHELIN ET Cie.

BIBLIOGRAPHIE

L'ALMANACH DES SPORTS. — Il nous faut signaler aujourd'hui l'apparition de l'*Almanach des Sports*, établi sous la direction de notre excellent confrère du *Figaro*, M. Maurice Leudet L'*Almanach des Sports*, qui compte déjà cinq années d'existence, est bien, sans contredit, le recueil le plus précieux pour tous ceux qui s'intéressent à notre vie sportive. C'est, en effet, un résumé complet de tous les events sportifs qui se sont déroulés au cours de l'année qui vient de prendre fin, c'est un coup d'œil jeté sur la superbe saison sportive 1902, — tous les sports y occupent une place, tous y sont passés en revue par nos confrères les plus qualifiés de la presse spéciale. L'automobile est signé Georges Prade ; le Cyclisme, Géo Lefèvre ; l'Aérostation, Emile Codey ; le Tir, Paul Manoury ; l'Hippisme, Raymond Isabel ; le Billard, comte de Drée ; le Lawn-tennis, Fernand Fos ; la Lutte, Willy Sulzbacher ; la Chasse, Jean Robert ; la Boxe, Joseph-Renaud ; l'Aviron, Ch. de Sarcy ; l'Escrime et les Duels de l'année, Maurice Leudet ; la Course à Pied, Fernand Fos ; la Natation, Henri Laigneau ; la Pelote Basque, Géo Lefèvre ; les Poids et Haltères, G. de Lafreté ; le Football, Max Spitzer ; le Yachting, Maurice Perronnet ; la Pêche, Jean Robert.

Chacun de ces articles est accompagné de nombreuses et intéressantes illustrations — épisodes de nos grandes épreuves passées. — M. Emile Gautier a bien voulu collaborer au succès de l'*Almanach des Sports* en écrivant une préface qui, sans nul doute, sera fort appréciée. Signalons encore un article humoristique signé Tristan Bernard et intitulé *Sport Gai*.

L'*Almanach des Sports*, qui ne contient pas moins de 600 pages de texte et de 500 illustrations, est en vente au prix de 2 francs dans notre *Salle d'Exposition*, 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.

1 volume **3.50**

En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

PETITE CORRESPONDANCE

G. P. M. — Dans le n° 190.

Un lecteur Génevois. — Ce numéro est épuisé. Demandez-le par la voie des *Petites Annonces*, vous trouverez peut-être un vendeur.

Nouvelles Primes aux Abonnés de la " Vie au Grand Air "

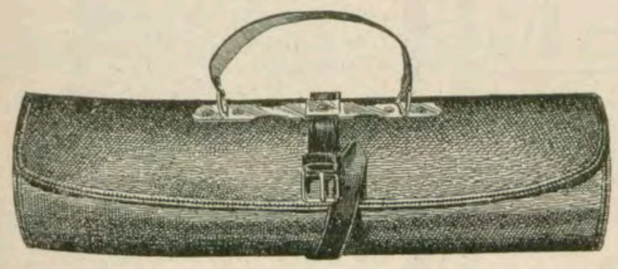
A l'occasion des étrennes, nous avons songé à faire profiter les abonnés de la *Vie au Grand Air* des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à une sportswoman de son entourage un des ravissants cadeaux ci-dessous.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement.

* * *

Le Rouleau Porte-Musique " Musica "

Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La Maison Ch. et J. Ullmann, *bien connue pour ses articles de musique, a créé à*



notre intention un modèle solide et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.

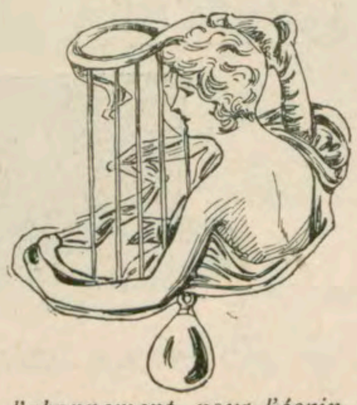
Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 2 fr. 50 pour frais divers (Etranger, 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

La Broche " Femina "

Cette broche art nouveau, patinée or et ornée de trois véritables perles fines, *a été créée pour nos abonnés par l'artiste joaillier* Beaudoin.

Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la Vie au Grand Air *et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.*

Le Pendentif " Musica "



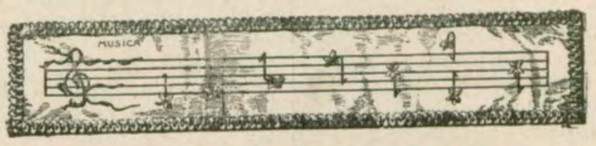
Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau, agrémenté d'une perle fine véritable, *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande ; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin " modern-style " et les frais divers.*

Le Coffret de Parfumerie " Femina "

Le coffret de parfumerie fine Femina, *d'une valeur de 12 francs, a été composé spécialement pour nos abonnés par la maison* Henry, A la Pensée. *Il sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *joignant au montant de son abonnement 2 fr. 50 pour le coffret et les frais.*

Le Dessus de Clavier " Musica "

M. Henry, A la Pensée, *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose-champagne, sur lequel court un*



délicat et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.

*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 2 fr. 50 pour frais divers.*

Délai pour la Livraison des Primes : 15 jours.

Tous les Sportsmen lisent

L'ALMANACH DES SPORTS

5e ANNÉE ✻ 600 Pages de Texte ✻ 500 Illustrations

L'AUTOMOBILE, par Georges PRADE.
LE CYCLISME, par Géo LEFÈVRE.
LE TIR, par Paul MANOURY.
L'AÉROSTATION, par Émile CODEY.
L'HIPPISME, par Raymond ISABEL.
LE BILLARD, par le Comte de DRÉE.
LE LAWN-TENNIS, par Fernand FOS.
LA PELOTE BASQUE, par Géo LEFÈVRE.
LE FOOTBALL, par Max SPITZER.
LA LUTTE, par Willy SULZBACHER.

PRÉFACE D'ÉMILE GAUTIER

LA CHASSE, par Jean ROBERT.
LA BOXE, par J. JOSEPH-RENAUD.
L'AVIRON, par Ch. de SARCY.
LES DUELS de l'année, par M. LEUDET.
LA COURSE A PIED, par Fernand FOS.
LA NATATION, par Henri LAIGNEAU.
L'ESCRIME, par Maurice LEUDET.
LES POIDS ET HALTÈRES, par G. de LAFRETÉ.
LE YACHTING, par Maurice PERRONNET,
LA PÊCHE, par Jean ROBERT.

Prix : 2 Francs **Prix : 2 Francs**

Directeur : Maurice LEUDET — EN VENTE, dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (Rez-de-Chaussée)

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
ıssurance contre les accidents, pour être bien , c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- ent pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins, et demande le concours pécialistes rompus à la confection des con- qui constituent cette garantie.
ı'il s'agisse d'assurances automobiles, de che- et voitures, ou d'assurances individuelles, la ce souscrite ne vaut que par les clauses y ins- s, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.
s **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, aris, se chargent de toutes les assurances en éral, et tout particulièrement des assurances tives pour lesquelles elles se sont spécialisées.
ous les sportsmen qui voudront être bien assu- et ne pas payer des primes exagérées feront c bien de s'adresser aux **Assurances Spé- les,** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne- toutes satisfactions.
ur demande, les **Assurances Spéciales** en- nt donner verbalement toutes les explications s.
our donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 83-41.

AUTOMOBILES

ınsformation de motocycles à pétrole en oiturettes 2 places côte à côte. Débrayages esses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléne 923-05. (6245)

cialité de location d'**Automobiles.** Garage upré **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Té- . 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de réions. Plantard, contremaître. (7018)

is-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre e suite les nouveaux modèles *Gladiator, Re't, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occ on des premières marques, telles que *Panhard- ssor, Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures ssai, et garanties. (6310)

ture *Renault frères*, modèle 1900 Forme oider (3 places), élégante; moteur de Dion-Bou- 3 chx 1/2; marche garantie, pneus parfait état. omobile très avantageuse pr véritables touristes, etien : 100 fr. par mois. Fait plus de 30 à ıre. Marche garantie. Prix avantageux. S'adresà *La Presse*, 12, rue du Croissant, Paris. (2079)

neau 10 chx Georges Richard, état de neuf, ırniture cuir, gros pneus de 90, marche par- et garantie. Villiers, 154, boulevard Haussn, Paris. (7039)

endre : Panhard-Levassor, 7 ch., légère, 2 alımages, tonneau limousine démontable ;
ıard-Levassor, 7 ch., légère, 2 allumages, tonau, dais et glace ;
ıard-Levassor, 8 ch., Paris-Amsterdam ;
ıult frères, 9 ch., 2 baquets, tonneau ;
ıult frères, 5 ch., tonneau ;
ıult frères, 3 ch. 1/2, spider ;
ıent, 8 ch., 2 cylindres, roues égales, tonneau.
ion-Bouton type G, 4 ch. 1/2, rotonde ;
st Loste, 37, rue Brunel. Paris. Tél. 555-43. (7041)

endre Tonn. Panhard 24 ch., carr. Rothschild, 2
l. magn. voit. marche exc. garantie. 33.000
Panhard de course, 70 ch., 100 kil. 55.000
ult tonn., 9 ch. de Dion, neuve..... 6.500
— pr. neuve..... 6.000
lég. Panhard 7 ch., Centaure carr.
e, tonneau garn. cuir, neuve..... 9.500
l. Panhard 10 ch., 4 cyl., roues ég... 9.000
l. Panhard 7 ch, roues ég..... 5.500
oitures de gr. marques à vendre d'occ. gaties par leurs propriétaires. — S'adr. p. ais et tous renseignements à M. L. LETELLIER, r. Royale, 131-24. (7040)

Voiture Mors 10 chevaux, ayant coûté 15 000 fr., en très bon état, avec dais et glace, carrosserie Rothschild 9500 fr. S'adresser à M. Vidal, lieutenant-colonel au 3e d'artillerie, à Castres (Tarn). (7060)

CARTES POSTALES

Catalog. 7 franco avec primes. P. Savary, La Rochelle.

Jean Poirier, 4, rue Daillière, à Angers (M.-et-Loire), désire échanger cartes postales tous genres avec monde entier. Réponse immédiate. (7042)

Amiot, Ker-Lestremeur, Binic (Côtes-du-Nord), échange cartes postales avec tous pays. (7061)

André Brochard, place Bretagne, 24, à Nantes (Loire-Inférieure), échange cartes postales vues avec tous pays. Réponse assurée. (7062)

CHEVAUX

Exc. irlandais b. b. 1.64, 7 a., tr. sag., bril. serv. Paris et campagne, gr. actions. gar.	2.500
Irl. bai, 1.65, 7 a., b. modèle, mont., attelé.	2 200
Pa. ch. irland. b. b. et rouan 6 et 7 a., 1.64, tr. épais, dist vites., paire exceptionnelle de service vendue par suite de décès, valant 10 000, occas. rare....	6.000
Irland. alez., 6 a., 1.62, exc. de service dist.	2.500
Trotteur b. b., 1.75, 6 a., rem. ch. de coupé et phaét., tr. vite, tr. brill.	3 000
Pur. s. angl. pap. 5 a., s. et n. gr. orig...	2.500
Plus. attel. poneys à tonn. et morncar, 15 à	3.000
Coupés, victorias, tonneaux neufs laissés p. compt. de gr. marques, prix occas. Tatt. de la Madeleine, 18, rue Royale. 131-24.	(7051)

CHIENS

A vendre. Chiots bassets allemands noir feu et fauves, 4 mois. Passchier, 32, rue Tiquetonne. (7063)

COLLECTIONS

Vie au Grand Air, 98, 99, 1900, 01, 02, très bon état, à vendre 60 fr. Écrire à M. Jacques Mariault, 44, rue Jouffroy, Paris. (7044)

DIVERS

Couveuses artificielles à régulateur de chaleur — réussit 90 p. 100, essai. — Volailles toutes races. Œufs clairs remplacés. Album illustré des volailles, 1o c. t. Elevage St-Michel, Langeais (I.-L.). (7033)

Prime de cent francs à qui indiquerait belle chasse à louer pour la saison prochaine et pour laquelle on traiterait ensuite d'une location : on tient à une chasse plaine et bois d'un seul tenant, bien avoisinée, très giboyeuse en perdreaux, faisans, lièvres, lapins; rayon de 80 à 100 kil. de Paris, facile d'accès. Adresse journal " La Vie au Grand Air". (2032)

Cause décès, fusil de chasse Hammerless, Idéal n° 6, n'ayant jamais servi, payé 500 fr., céder à 275 fr. Pour détails, écrire Laclote, 25, rue Croix-des-Petits-Champs, Paris. (7064)

Jeune Belge établi marchand de vélos dans bonne ville d'Allemagne cherche la représentation d'une forte maison française ou belge pour motocyclettes et petites voitures; le même possède magnifique atelier et grand garage pour autos. Caution si on le désire. Ecrire A. Homay, Mülheim-s.-Rhin, près Cologne. (7055)

Phonographe Lioret, complet, 30 cylindres, ayant coûté 300 fr., état neuf, à vendre 150 fr. Henri Chanée, 25, rue de Cléry, Paris. (7056)

Echos

UNE EXCELLENTE AFFAIRE

Les cyclistes qui désirent se procurer dans de bonnes conditions une machine de grande marque n'ont qu'à se rendre au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre) qui liquide en ce moment tout un stock de bicyclettes de marque modèle 1903.

Ajoutons que le Grand Garage Central est concessionnaire des voitures Darracq et que, sur demande, son directeur mène les acheteurs viister l'Usine de Suresnes et leur permet ainsi de se rendre compte de la fabrication de la voiture qui remporta tant de succès en 1902.

∴

UN BON SYSTÈME

Avant d'acheter une voiture, faites comme si vous l'aviez : essayez de la vendre en vous adressant à des maisons sérieuses.

Vous constaterez que les seules marques ayant cours sont les Panhard et Levassor, les Renault, les Clément, les C. G. V., que l'on trouve livrables rapidement à la Maison Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, Neuilly-sur-Seine (Porte Maillot).

∴

DE PROFUNDIS !

Le pneu est mort! *Requiescat in pace* ! Voilà ce qu'on peut dire, en examinant les roues élastiques Roussel-Lecomte et en se rendant compte de tous les avantages qu'elles portent en elles; toute la série d'ennuis : crevaison intempestive et usure prématurée des bandages qu'elles enterrent manifester sa joie.

— Allons, voilà qui va rendre l'automobile populaire et peu coûteuse. Avec des roues Roussel, plus de tracasseries, plus d'accidents, et de l'élasticité à revendre. Le pneu est mort! *Requiescat in pace* !

Ajoutons que M. Roussel de Cadignan met pour les essais, à la disposition des amateurs, des voitures munies de la roue élastique Roussel-Lecomte.

S'adresser 40 et 50, rue Saint-Ferdinand, Paris.

∴

Le train de luxe " Riviera-Express " fonctionne depuis le 2 janvier.

Il est quotidien entre Francfort et Vintimille, par Strasbourg, Lyon et Marseille, et bi-hebdomadaire au départ de Berlin et d'Amsterdam.

Un wagon-salon est attelé à ce train entre Bourg et Vintimille.

∴

LA FRANCE EN CHEMIN DE FER
(Itinéraires géographiques).

De Paris à Tours. — De Tours à Nantes. — De Nantes à Landerneau, et embranchements. — D'Orléans à Limoges. — De Limoges à Clermont-Ferrand, avec embranchement de Laqueuille à La Bourboule et au Mont-Dore. — De St-Denis-près-Martel à Arvant, ligne du Cantal. — De Tours à Angoulême. — D'Angoulême à Bordeaux.

Premières livraisons d'une collection qui sera continuée.

CHAPEAUX ANGLAIS

POUR LA CHASSE

STAGG *7, rue Auber — PARIS —*

OFFICIERS MINISTERIELS

PROPTÉ, rues Greneta, 41 et 43, et Dussoubs, 12, 14 et 16. Cee 1695 m. Rev. 80 845. M. à p. 800 000 fr.

4 MAISONS à PARIS	Cont.	Revenu	M. à pr.
Quai Voltaire, 3.....	817 m.	46 820 f.	450 000 f.
Fg Poissonnière, 115..	769 m.	41 000 f.	375 000 f.
Rue Vivienne, 19.....	299 m.	25 780 f.	275 000 f.
Rue du Pont-Neuf, 14.	289 m.	30 920 f.	250 000 f.

A adj. s. 1 ench. ch. not., le 17 févr. S'adr. not. Me C. TOLLU et BLANCHET, 11, r. Beaujolais, dép. ench.

NOISY-LE-GRAND, Gde Prop. Grande-Rue, 114. Cee 10 389 m. M. à pr. 25 000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 10 févr. S'adr. à Me AUBRON, not. 146, r. Rivoli.

TERRAIN VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. de Paris, 3 févr. 1903. boul. Raspail. Sce 440m. M. à pr. 150 f le m. S'adr. à Mes DELORME, r. Auber, 11, et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. d. Pyramides, d. d. l'ench.

2 TERRAINS VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. de Paris, 10 févr. 1903. 1o ang. av. Félix-Faure et r. Duranton. Sce 590m. 2o r. Nationale Sce 402m. M. à p. 40f le m. ch. S'ad. à Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides et DELORME, r. Auber, 11, d. de l'ench.

DROITS dans Portefeuille d'Assurances Cie l'Espérance. A adj. Et. MASSION, not., 58, Bd Haussmann, le 26 janv. 1 h. M. à pr. 30 000 fr. S'adr. M. Mauger, synd., 16, r. de Valois et au not.

MAISON à Batignolles, près la place Clichy, grande surface, 2 corps de bâtiment de 6 étages, loyers moyens. Rev..... 14.000 fr. Prix..... 160.000 fr. S'adresser à M. PÉRARD, 97, rue Réaumur. Paris.

TOUS LES SPORTSMEN LISENT L'AUTO

Grand quotidien de tous les Sports

EN VENTE PARTOUT : 5 CENTIMES

HORS CONCOURS
MEMBRE du JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE DE **RICQLÈS**
(Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom : DE RICQLÈS

HYPNOTISME

Chacun peut apprendre à exercer une influence magnétique sur son semblable. Vous pouvez devenir très apte à guérir des maladies et des mauvaises habitudes de toutes sortes. L'acquisition de ce pouvoir apporte bonheur et santé, développe la faculté de la volonté, satisfait les ambitions, donne à quiconque la clé du succès personnel et social, et suggère de nombreuses occasions de gagner de l'argent.

Si vous vous sentez le moindrement intéressé, ne manquez pas d'écrire, pour demander le livre le plus extraordinaire de l'époque, intitulé : **Les Merveilles de l'Hypnotisme,** 100 pages, illustré à profusion. Cet ouvrage, rédigé en français, vous apprend à vous rendre parfaitement maître de tous les secrets de **l'Hypnotisme,** du **magnétisme personnel pour guérisons magnétiques,** et de **toutes les sciences occultes.** Il est envoyé **gratis et franco.** Nous vous garantissons le succès. Affranchissez votre lettre d'un timbre de 25 centimes, ou employez une carte postale de 10 centimes.

New-York Institute of Science, Dept. DB. 1, 39, State Street, Rochester, N. Y. (E. U. d'A.)

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.